

REPORTAGES SPÉCIAUX

SAR SCÈNE

Printemps-été 2003, vol. 13, n° 2

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

**Comment le
chasseur peut
aider ou nuire
à la R-S**

**Faire tomber les
obstacles aux
communications**

**Interactivité
pour le Registre
des balises de
détresse et le
Répertoire des
organismes de
R-S du Canada**

**Étude de cinq ans
sur les attitudes
à l'égard des VFI**

Innovation avec l'équipe de recherche à vélo de montagne de Calgary

**PLUS :
Formulaire d'inscription
au Congrès SARSCÈNE**



Secrétariat national
Recherche et sauvetage

National Search and
Rescue Secretariat

Canada

CANADA

POST



POSTES

CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Post paid
Poste-
publications

40559507

TABLE DES MATIÈRES

Article vedette

Innovation avec l'équipe de recherche à vélo de montagne de Calgary 1

Technologie de R-S

Adaptation du SIG à la RSS 2

RSS

Comment le chasseur peut aider ou nuire à la RSS 3

Formation de participants volontaires au Plan civil d'intervention en cas d'urgence 4

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Instruments de cartographie et de visualisation pour la GRC 6

Transports Canada - Une balise bon marché pour l'aviation générale 6

GRC - Meilleure sécurité en plongée grâce à une formation nouvelle et à du matériel nouveau 6

Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique 7

Améliorations apportées au Registre des balises de détresse 7

Bobbie, l'embarcation de sauvetage 7

Balises de détresse

Nouvelle orbite pour les satellites de R-S 8

Le Registre canadien des balises de détresse sauve des vies partout dans le monde 9

Nouvelles et activités à venir

Nouvelles 10

Activités à venir 11

R-S en mer

Étude de cinq ans sur les attitudes à l'égard des VH 12

Interopérabilité

Faire tomber les obstacles aux communications 13

Profil de R-S

SAR Global / forme des partenariats interprovinciaux 14

R-S par air

Propos d'un observateur aérien en ligne verticale à 1 500 pieds 15

Récit de réussite

La coopération mène au sauvetage d'un bûcheron de quatre ans 16

Tracking for search and rescue dogs (Le pistage par des chiens de R-S) : Un manuel pratique destiné aux maîtres-chien novices et chevronnés

par Susan Bulanda

Je viens tout juste de terminer la lecture du meilleur ouvrage que j'aie jamais lu sur le pistage à l'aide de chiens de recherche et de sauvetage. *Tracking for Search and Rescue Dogs: A Practical Manual for Novice and Advanced Handlers*, de Boguslaw P. Gorny, est un ouvrage incontournable pour tous les enthousiastes des chiens de piste.

Gorny a ce talent exceptionnel de pouvoir expliquer des méthodes compliquées d'une manière très facile à lire et à comprendre. *Tracking for Search and Rescue Dogs* est un petit livre de 88 pages, à couverture rigide, qui vient de paraître en anglais aux éditions Detselig Enterprises, Ltd. de Calgary (Alberta), au Canada.

L'ouvrage est divisé en 87 sujets allant de la sélection des chiens jusqu'à la formation avancée. Gorny décrit les différentes théories du dressage des chiens en vue du pistage, ainsi que les avantages et les inconvénients de chacune. Il explique différentes méthodes de motivation, la théorie des odeurs et le tracé de piste, et souligne que le maître-chien doit posséder des compétences solides et comprendre comment disposer une piste convenable.

L'auteur passe en revue les problèmes possibles du pistage à l'aide de bêtes allant de chiots à chiens adultes et de maîtres-chien allant de débutants à chevronnés. Il explique en détail comment utiliser la laisse de pistage pour guider le chien et communiquer avec lui, et donne des conseils sur la façon de mettre le chien en présence de l'odeur et de lui enseigner à déterminer, parmi trois articles, lequel est enduit de l'odeur à retrouver.

Ce que ma lecture m'a révélé de plus curieux, c'est une méthode élaborée par Gorny et qui consiste à utiliser une corde pour montrer au chien à suivre une piste sur une surface dure. Un élément qui me semble excellent tient au fait que Gorny a inclus à son livre une section sur les moyens à prendre pour éloigner le chien de la piste et le faire se reposer, pour ensuite le remettre au travail. L'ouvrage se termine par un graphique des progrès, une bibliographie et une note de l'auteur.

Dans l'ensemble, le livre est très bien écrit et s'appuie sur des recherches solides. Ce qui en fait un ouvrage remarquable, c'est que Gorny a une longue expérience comme maître-chien et dresseur et maître de chiens de R-S. Biologiste au Canadian Centre for Behavioural Neuroscience à l'université de Lethbridge, en Alberta, il a fondé et s'occupe de diriger le Centre de dressage de chiens de Lethbridge et a aussi créé la SAR Dog Association de la région de Lethbridge. De plus, comme si tout ce qui précède ne suffisait pas, il est maître-chien certifié pour la Civilian Search Dog Association (GRC, Alberta) et le Groupe STORAT d'équipes canines de R-S en Pologne.

Susan Bulanda est commandante d'intervention et directrice de la formation des équipes cynophiles pour l'Unité canine de R-S des services d'incendie de Phoenixville, aux États-Unis. Elle est l'auteure de deux ouvrages intitulés *READY! The Training of the Search and Rescue Dog* et *Ready to Serve, Ready to Save: Strategies of Real Life Search and Rescue Missions*, tous les deux publiés aux éditions DORAL Publishing. ■



Boguslaw Gorny sera présent au Congrès SARSCÈNE 2003. Il y présentera un exposé et signera des exemplaires de son livre.

SARSCÈNE

SARSCÈNE est publié par le
Secrétariat national de recherche
et de sauvetage

Traduction, révision et
correction : ALTER EGO TRADUCTEURS INC.

Les faits et les opinions qui
paraissent dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et
ne concordent pas nécessairement avec la position ou
les politiques du Secrétariat.

Rédactrice : Lori Mackay
Courriel : lrmackay@srs.gc.ca

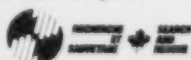
Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@srs.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web : www.srs.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes :
N° 40559507

ISSN 1183-5036





Innovation

Formée à l'automne 2000, l'équipe de recherche à vélo de montagne de la Calgary Search and Rescue Association compte plus d'une douzaine de membres.

avec l'équipe de recherche à vélo de montagne de Calgary

par la Calgary Search and Rescue Association Mountain Bike Search Team (CALSARA)

L'idée d'utiliser des vélos de montagne pour les interventions de recherche est loin d'être nouvelle. De fait, dès sa fondation, il y a dix ans, la CALSARA envisageait la création d'une équipe de cyclistes tout terrain capables de participer aux interventions de recherche au sol. C'est seulement à l'automne 2000, cependant, que s'est formée effectivement une équipe de travail sur le vélo de montagne afin d'étudier et de mettre à l'épreuve la validité de la recherche en montagne à bicyclette. Les membres de l'équipe, tous des enthousiastes du vélo de montagne, ont passé de longues heures à débattre, étudier, mettre en pratique et formaliser les façons dont un cycliste pourrait participer à la recherche de personnes égarées. Les plus de 12 membres de l'équipe actuelle, après presque trois ans de travail, continuent de définir des moyens de perfectionner leurs techniques de recherche.

Nos tout derniers travaux nous ont montré que très peu d'organismes de R-S avaient eu recours, jusqu'ici, à la bicyclette pour la recherche de personnes égarées et, dans le cas des groupes ayant fait appel occasionnellement au vélo, cette utilisation visait une intervention bien précise et était motivée par les exigences de l'organisme d'attribution des missions. Après avoir bien réfléchi, nous en sommes venus à la conclusion que la meilleure façon d'épauler les organismes d'attribution des missions était de former un groupe essentiellement voué, entraîné et équipé pouvant se déployer, à l'improviste, dans diverses situations.

Nos recherches et nos débats ont ensuite porté sur les questions suivantes : Quelle serait l'utilité effective d'une telle équipe pour nos organismes d'attribution des missions ? À quel genre de recherches l'équipe pourrait-elle contribuer ? Où ces interventions se produiraient-elles exactement ? En vue de quelles missions précises devrions-nous

former les membres de l'équipe ? Quel matériel de R-S faudrait-il prévoir ? Quels devraient être les thèmes et la fréquence des séances de formation ? Quelles règles, quels règlements et quelles lignes de conduite et méthodes l'équipe devrait-elle suivre et respecter ? Comment avertir nos organismes d'attribution des missions que la CALSARA met ces ressources à leur disposition ?

Envergure du défi

Calgary, une ville de près d'un million d'habitants, est dotée d'un réseau élaboré de sentiers et de parcs municipaux en plus de se trouver en plein milieu d'un immense territoire parsemé d'aires d'activités récréatives, comme la région de Kananaskis, et quelques parcs nationaux. Les organismes locaux d'attribution des missions sont ravis de constater notre intérêt à créer une équipe de cyclistes de montagne, y voyant la possibilité d'une ressource vitale propre à rehausser les activités de R-S. Vu la grande population d'adeptes du plein air, qui exploitent déjà les sentiers et parcs municipaux, et des nombreux randonneurs, à pied et à cheval, campeurs, amateurs de VTT, etc., qui tirent plein parti de ces « terrains de jeux en plein air », il est plus que probable qu'une ou des personnes s'égarent de temps à autre dans la nature. L'existence d'une équipe bien formée de spécialistes de R-S à vélo de montagne, dont les membres sont toujours prêts à rechercher efficacement ces personnes égarées, permettrait d'obtenir plus rapidement des résultats heureux.

Compétences en cyclisme de montagne

À la suite de longues discussions, le comité directeur du projet a proposé que la CALSARA achète les vélos de montagne et le reste du matériel nécessaires aux interventions de recherche. Nous craignons que des intervenants ne se pointent à une mission

de recherche avec leurs propres bicyclettes, en plus ou moins mauvais état de marche, et ne mettent ainsi en danger leurs co-équipiers et eux-mêmes. En faisant de l'association la propriétaire des vélos de recherche, nous pouvions nous assurer que tous les véhicules feraient l'objet d'un entretien régulier et convenable et que toute pièce ou bicyclette défectueuse serait enlevée ou remplacée.

Comme il fallait un nombre maximal de vélos utilisables en tout temps, dix membres de l'équipe ont suivi avec succès un cours de deux jours en mécanique spécialisée à l'université de Calgary. Cette formation nous a permis d'acquérir les connaissances voulues pour exécuter nous-mêmes les réparations nécessaires, que ce soit sur place ou au poste de commandement. Seules les réparations vraiment importantes sont confiées à notre atelier.

Chacune de nos huit bicyclettes Kona Muni Mula est munie de deux « paniers » pouvant contenir tout le nécessaire pour une période de 24 heures : voyants, piles de recharge, pompe, outillage, cadenas, etc. Une remorque étanche permet de stocker en sécurité fournitures et outils et sert d'atelier de réparation en cas de besoin. Une camionnette tout terrain à huit places offre l'espace voulu pour transporter le matériel et le personnel nécessaires à l'appui de l'activité de R-S ou de formation.

suite à la page 2

1
SARSCÈNE

Tâches élémentaires

tirées des lignes directrices de la CALSARA

- recherche rapide
- balayages incessants et multidirectionnels des pistes
- surveillance et patrouille des aires de confinement et d'attrait
- déploiement rapide vers des endroits éloignés comportant de fortes probabilités d'incident
- reconnaissance du terrain
- réaction rapide en vue d'apporter de l'aide dans les cas d'urgence médicale sur le terrain
- autres tâches selon la demande de l'administrateur des opérations de recherche

ADAPTATION DU SIG À LA RSS

par Gerry Delorme

En raison de la complexité du Système d'information géographique (SIG), il faut souvent faire appel à des spécialistes pour programmer les interventions de RSS. Aujourd'hui, au Manitoba, un effort de collaboration entre le Bureau du commissaire aux incendies, la GRC et un expert du SIG a mené à la mise au point d'une application qui aidera à planifier et exécuter ce genre d'intervention. La nouvelle application, élaborée par un bénévole de RSS travaillant dans le domaine de la conservation de l'eau, est basée sur le programme Arcview de l'Institut de recherche pour l'environnement, un programme SIG qui répond aux normes de l'industrie et qui permet d'ajouter des outils par le biais d'un dialogue adapté.

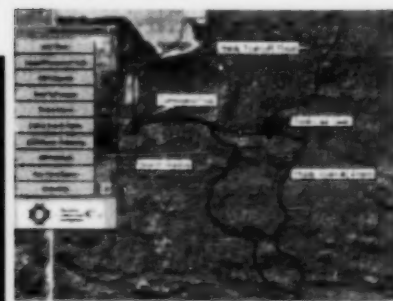
Cette application se distingue des autres en ce qu'elle est conçue entièrement pour répondre aux besoins de la RSS. Le langage de ses commandes et fonctions a été modifié, passant de la terminologie technique du SIG à une terminologie bien connue des administrateurs d'opérations de recherche et des intervenants en R-S. Grâce à la nouvelle application, l'utilisateur peut créer des trajets de recherche; définir un rayon d'exploration; télécharger automatiquement des cartes aériennes numériques et celles du Système national de référence cartographique; créer et suivre des indices; télécharger les données de GPS en amont et en aval; et produire des cartes. L'application permet aussi d'effectuer la planification préliminaire des interventions faisant appel au GPS et elle aide ainsi à prévoir les périodes d'erreurs nombreuses dans les transmissions par satellite. Les utilisateurs qui n'ont pas l'expérience du SIG peuvent apprendre vite (deux jours de formation suffisent) à se servir efficacement des outils de RSS.

L'application donne aux administrateurs d'opérations de recherche de grandes quantités de renseignements qui les aident à prendre des décisions et à accélérer le déploiement des chercheurs dans la zone visée. Le recours à des données telles que la couverture terrestre par satellite et les photographies aériennes permet de planifier les interventions à l'aide d'une information détaillée au sujet des conditions à prévoir.

Comme l'explique Scott Kerbis, coordonnateur de la RSS au Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba: « Il nous fallait habituellement une heure ou deux pour remettre une bonne carte aux chercheurs. Maintenant, nous pouvons obtenir des cartes qui correspondent à une intervention de recherche, et planifier les opérations, avant de nous rendre sur place ».

Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Scott Kerbis, soit par téléphone, au 1 204 726-6855, ou par courriel à skerbis@gov.mb.ca.

Gerry Delorme est pompier et membre du groupe d'incendie et sauvetage de Gladstone et il participe activement au programme de RSS mis en œuvre par le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba. ■



Tous les membres de l'équipe cycliste de R-S portent un uniforme facile à reconnaître et un casque protecteur approuvé, aux couleurs prescrites (jaune et noir) de la CALSARA. De plus, chaque cycliste de R-S participant à une mission est tenu de porter des lunettes et des gants de protection ainsi que des chaussures convenables qui lui permettent de conduire et pousser un vélo et d'effectuer des recherches à pied. Chacune des recherches obéit à des paramètres particuliers de vitesse, de durée, de distance et de nombre de participants par groupe. Nous faisons en sorte qu'il y ait toujours au moins deux personnes dont l'une est désignée comme chef de la recherche. Il y a là évidemment une question de sécurité, mais cela permet aussi aux intervenants de chercher de chaque côté de la piste.

Les membres de l'équipe cycliste s'entraînent deux fois par mois, une soirée et un samedi, en plus de participer au programme régulier de formation, de comités et de recherches de la CALSARA. Souvent, la formation leur donne l'occasion de se familiariser avec les zones de haute probabilité de recherche et avec des scénarios d'apprentissage faisant intervenir la vitesse, les distances et la probabilité de détection; d'effectuer des simulations de recherche, des exercices de planification sur table et de lecture de cartes

géographiques; et de perfectionner leurs compétences en cyclisme, leur conditionnement physique et leurs aptitudes au travail d'équipe. Tous les membres apportent une contribution substantielle au groupe en s'astreignant personnellement à des trajets à vélo plusieurs fois par mois. Dans notre équipe, la formation se poursuit toute l'année.

Avantages apportés par l'équipe de cyclistes de R-S

Nous voyons maintenant que l'équipe de cyclistes de R-S est un ajout précieux à notre organisme. Elle a participé maintes fois à des recherches non seulement dans l'arrière-pays, mais aussi en milieu urbain, pour retrouver des enfants ou d'autres gens égarés. La vitesse accrue à laquelle les sauveteurs à vélo peuvent effectuer le balayage de pistes, la reconnaissance du terrain et bien d'autres fonctions aide les administrateurs d'opérations de recherche à peaufiner les plans qu'ils mettent ensuite à la disposition des chercheurs à pied. Les manœuvres de redéploiement dans d'autres zones de recherche se font rapidement avec des chercheurs tous fin prêts à verrouiller leurs vélos et à chercher à pied, le cas échéant. Les bicyclettes peuvent circuler dans des endroits fragiles où il est possible que les VTT soient interdits et elles peuvent aussi, en

cas de besoin, servir à convoier du matériel vers des groupes de R-S éloignés. L'équipe cycliste de la CALSARA a collaboré avec les autorités locales en matière de conservation et avec le personnel des parcs à la détermination de dangers possibles à l'échelle des collectivités. Elle a également apporté son aide en matière de patrouille de surveillance et de soins d'urgence lors des tours pédestres et cyclistes au profit des personnes atteintes de la sclérose en plaques.

Au fil du temps et de la sensibilisation grandissante des gens à l'utilité d'équipes cyclistes de R-S comme participantes bénévoles aux interventions de R-S, il se créera de plus en plus de ces groupes. Nous espérons sincèrement que les nouveaux venus feront part de leurs idées à tous les organismes de R-S, afin de faciliter la formation d'un nombre toujours grandissant de ce genre d'équipes partout au pays et dans le monde. Nous tenons enfin à remercier nos partisans de la région de Calgary, sans lesquels l'équipe de R-S à vélo de montagne n'aurait jamais vu le jour.

Vous pouvez visiter le site Web de CALSARA à www.calsara.com ou joindre le chef d'équipe au biketeamleader@calsara.com. Bonne recherche et rappelez-vous toujours que le 'côté caoutchouté va en dessous' ! ■

Comment le chasseur peut aider ou nuire à la R-S

En Nouvelle-Écosse, une personne sur dix se livre à des activités de chasse. C'est ce qu'affirme Tony Rodgers, directeur exécutif de la Nova Scotia Anglers and Hunters Association et un administrateur d'opérations de recherche qualifié de la NASAR.

Selon M. Rodgers, un bon nombre des équipes de R-S de la province sont composées de chasseurs actifs, d'anciens chasseurs ou de conjoint(e)s de chasseurs. Le fait prend de l'importance pendant les opérations de recherche puisque ces personnes mettent à contribution leurs habiletés et leurs connaissances de chasseur et qu'elles sont capables de penser en chasseur tout en agissant comme chercheur et, en outre, elles n'ont pas peur en forêt. Leur connaissance du territoire peut faire toute la différence entre une recherche relativement rapide et une recherche prolongée.

M. Rodgers souligne que la qualité de la formation en matière de chasse est l'un des attributs qui déterminent le succès relatif d'un chercheur.

Les chasseurs sont habituellement bien préparés à faire face à des problèmes éventuels. En effet, la loi exige qu'ils portent un gilet et un chapeau orange, afin d'être bien visibles de tous les côtés, et qu'ils soient munis d'allumettes à l'épreuve de l'eau, ainsi que d'un couteau ou d'une hache et d'une boussole dont ils savent se servir. De plus, la plupart des chasseurs transportent une carabine et ils peuvent en tirer trois coups successifs pour signaler une situation de détresse et aider ainsi les chercheurs du point de vue visuel et auditif. Même dans le cas où le chasseur est incapable de bouger ou de signaler sa présence, ses vêtements de couleur vive facilitent la tâche aux chercheurs, que la recherche se fasse par voie terrestre ou par les airs. Malheureusement, tous les scénarios ne se déroulent pas aussi aisément.

Comportement du chasseur égaré

Il peut facilement se produire des accidents alors que le chasseur se trouve à un endroit éloigné de toute source d'aide. Le risque de se perdre en d'autant plus grand dans l'enthousiasme de la poursuite d'un

suite à la page 4

La connaissance que le chasseur a de la forêt est un atout pendant les recherches, mais, fait ironique, un chasseur égaré est tout particulièrement difficile à retrouver.

Les programmes améliorés de formation des chasseurs aident à réduire le nombre d'interventions de recherche, comme on peut le constater en Nouvelle-Écosse où aucune intervention de ce genre pour retrouver un chasseur égaré n'a eu lieu depuis sept ou huit ans.

ADAPTATION DU SIG À LA RSS

par Gerry Delorme

En raison de la complexité du Système d'information géographique (SIG), il faut souvent faire appel à des spécialistes pour programmer les interventions de RSS. Aujourd'hui, au Manitoba, un effort de collaboration entre le Bureau du commissaire aux incendies, la GRC et un expert du SIG a mené à la mise au point d'une application qui aidera à planifier et exécuter ce genre d'intervention. La nouvelle application, élaborée par un bénévole de RSS travaillant dans le domaine de la conservation de l'eau, est basée sur le programme Arcview de l'Institut de recherche pour l'environnement, un programme SIG qui répond aux normes de l'industrie et qui permet d'ajouter des outils par le biais d'un dialogue adapté.

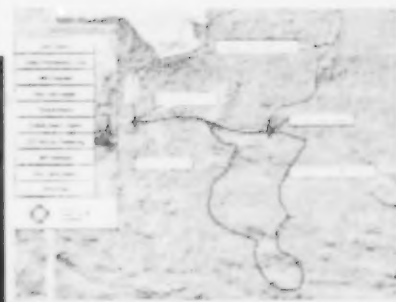
Cette application se distingue des autres en ce qu'elle est conçue entièrement pour répondre aux besoins de la RSS. Le langage de ses commandes et fonctions a été modifié, passant de la terminologie technique du SIG à une terminologie bien connue des administrateurs d'opérations de recherche et des intervenants en R-S. Grâce à la nouvelle application, l'utilisateur peut créer des trajets de recherche; définir un rayon d'exploration; télécharger automatiquement des cartes aériennes numériques et celles du Système national de référence cartographique; créer et suivre des indices; télécharger les données de GPS en amont et en aval; et produire des cartes. L'application permet aussi d'effectuer la planification préliminaire des interventions faisant appel au GPS et elle aide ainsi à prévoir les périodes d'erreurs nombreuses dans les transmissions par satellite. Les utilisateurs qui n'ont par l'expérience du SIG peuvent apprendre vite (deux jours de formation suffisent) à se servir efficacement des outils de RSS.

L'application donne aux administrateurs d'opérations de recherche de grandes quantités de renseignements qui les aident à prendre des décisions et à accélérer le déploiement des chercheurs dans la zone visée. Le recours à des données telles que la couverture terrestre par satellite et les photographies aériennes permet de planifier les interventions à l'aide d'une information détaillée au sujet des conditions à prévoir.

Comme l'explique Scott Kerbis, coordonnateur de la RSS au Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba: « Il nous fallait habituellement une heure ou deux pour remettre une bonne carte aux chercheurs. Maintenant, nous pouvons obtenir des cartes qui correspondent à une intervention de recherche, et planifier les opérations, avant de nous rendre sur place ».

Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Scott Kerbis, soit par téléphone, au 1 204 726-6855, ou par courriel à skerbis@gov.mb.ca

Gerry Delorme est pompier et membre du groupe d'incendie et sauvetage de Gladstone et il participe activement au programme de RSS mis en œuvre par le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba. ■



Tous les membres de l'équipe cycliste de R-S portent un uniforme facile à reconnaître et un casque protecteur approuvé, aux couleurs prescrites (jaune et noir) de la CANSARA. De plus, chaque cycliste de R-S participant à une mission est tenu de porter des lunettes et des gants de protection ainsi que des chaussures convenables qui lui permettent de conduire et pousser un vélo et d'effectuer des recherches à pied. Chacune des recherches obéit à des paramètres particuliers de vitesse, de durée, de distance et de nombre de participants par groupe. Nous faisons en sorte qu'il y ait toujours au moins deux personnes dont l'une est désignée comme chef de la recherche. Il y a là évidemment une question de sécurité, mais cela permet aussi aux intervenants de chercher de chaque côté de la piste.

Les membres de l'équipe cycliste s'entraînent deux fois par mois, une soirée et un samedi, en plus de participer au programme régulier de formation, de comités et de recherches de la CANSARA. Souvent, la formation leur donne l'occasion de se familiariser avec les zones de haute probabilité de recherche et avec des scénarios d'apprentissage faisant intervenir la vitesse, les distances et la probabilité de détection, d'effectuer des simulations de recherche, des exercices de planification sur table et de lecture de cartes

géographiques, et de perfectionner leurs compétences en cyclisme, leur conditionnement physique et leurs aptitudes au travail d'équipe. Tous les membres apportent une contribution substantielle au groupe en s'astreignant personnellement à des trajets à vélo plusieurs fois par mois. Dans notre équipe, la formation se poursuit toute l'année.

Avantages apportés par l'équipe de cyclistes de R-S

Nous voyons maintenant que l'équipe de cyclistes de R-S est un ajout précieux à notre organisme. Elle a participé maintes fois à des recherches non seulement dans l'arrière-pays, mais aussi en milieu urbain, pour retrouver des enfants ou d'autres gens égarés. La vitesse accrue à laquelle les sauveteurs à vélo peuvent effectuer le balayage de pistes, la reconnaissance du terrain et bien d'autres fonctions aide les administrateurs d'opérations de recherche à peaufiner les plans qu'ils mettent ensuite à la disposition des chercheurs à pied. Les manœuvres de redéploiement dans d'autres zones de recherche se font rapidement avec des chercheurs tous fin prêts à verrouiller leurs vélos et à chercher à pied, le cas échéant. Les bicyclettes peuvent circuler dans des endroits fragiles où il est possible que les VTT soient interdits et elles peuvent aussi, en

cas de besoin, servir à convoier du matériel vers des groupes de R-S éloignés. L'équipe cycliste de la CANSARA a collaboré avec les autorités locales en matière de conservation et avec le personnel des parcs à la détermination de dangers possibles à l'échelle des collectivités. Elle a également apporté son aide en matière de patrouille de surveillance et de soins d'urgence lors des tours pedestres et cyclistes au profit des personnes atteintes de la sclérose en plaques.

Au fil du temps et de la sensibilisation grandissante des gens à l'utilité d'équipes cyclistes de R-S comme participantes bénévoles aux interventions de R-S, il se créera de plus en plus de ces groupes. Nous espérons sincèrement que les nouveaux venus feront part de leurs idées à tous les organismes de R-S, afin de faciliter la formation d'un nombre toujours grandissant de ce genre d'équipes partout au pays et dans le monde. Nous tenons enfin à remercier nos partisans de la région de Calgary, sans lesquels l'équipe de R-S à vélo de montagne n'aurait jamais vu le jour.

Vous pouvez visiter le site Web de CANSARA à www.calsara.com ou joindre le chef d'équipe au biketeamleader@calsara.com. Bonne recherche et rappelez-vous toujours que le 'côté caoutchoute va en dessous'. ■

Comment le chasseur peut aider ou nuire à la R-S

En Nouvelle-Écosse, une personne sur dix se livre à des activités de chasse. C'est ce qu'affirme Tony Rodgers, directeur exécutif de la Nova Scotia Anglers and Hunters Association et un administrateur d'opérations de recherche qualifié de la NASAR.

Selon M. Rodgers, un bon nombre des équipes de R-S de la province sont composées de chasseurs actifs, d'anciens chasseurs ou de conjoint(e)s de chasseurs. Le fait prend de l'importance pendant les opérations de recherche puisque ces personnes mettent à contribution leurs habiletés et leurs connaissances de chasseur et qu'elles sont capables de penser en chasseur tout en agissant comme chercheur et, en outre, elles n'ont pas peur en forêt. Leur connaissance du territoire peut faire toute la différence entre une recherche relativement rapide et une recherche prolongée.

M. Rodgers souligne que la qualité de la formation en matière de chasse est l'un des attributs qui déterminent le succès relatif d'un chercheur.

Les chasseurs sont habituellement bien préparés à faire face à des problèmes éventuels. En effet, la loi exige qu'ils portent un gilet et un chapeau orange, afin d'être bien visibles de tous les côtés, et qu'ils soient munis d'allumettes à l'épreuve de l'eau, ainsi que d'un couteau ou d'une hache et d'une boussole dont ils savent se servir. De plus, la plupart des chasseurs transportent une carabine et ils peuvent en tirer trois coups successifs pour signaler une situation de détresse et aider ainsi les chercheurs du point de vue visuel et auditif. Même dans le cas où le chasseur est incapable de bouger ou de signaler sa présence, ses vêtements de couleur vive facilitent la tâche aux chercheurs, que la recherche se fasse par voie terrestre ou par les airs. Malheureusement, tous les scénarios ne se déroulent pas aussi aisément.

Comportement du chasseur égaré

Il peut facilement se produire des accidents alors que le chasseur se trouve à un endroit éloigné de toute source d'aide. Le risque de se perdre est d'autant plus grand dans l'enthousiasme de la poursuite d'un

suite à la page 4

3

SAR / ENF



Les programmes améliorés de formation des chasseurs aident à réduire le nombre d'interventions de recherche, comme on peut le constater en Nouvelle-Écosse où aucune intervention de ce genre pour retrouver un chasseur égaré n'a eu lieu depuis sept ou huit ans.

La connaissance que le chasseur a de la forêt est un atout pendant les recherches, mais, fait ironique, un chasseur égaré est tout particulièrement difficile à retrouver.

suite de la page 3

animal convoité. Le chasseur est alors susceptible de s'enfoncer loin dans la forêt, de quitter les sentiers et de suivre des trajets divers en terrain inconnu.

Certains chasseurs, refusant d'admettre qu'ils sont égarés, continueront de marcher au hasard en essayant de retrouver le chemin de leur camp. L'expérience le montre, le chasseur parcourt des distances plus longues à partir de l'endroit où on l'a vu pour la dernière fois. D'après Ken Hill, expert en comportement des personnes égarées, « en interrogeant les chasseurs, on se rend compte qu'ils font souvent une distinction importante entre le fait de se perdre et celui de simplement 'prendre la mauvaise direction' ».

Les chasseurs sont surtout des hommes jeunes que l'on croit mieux outillés, mentalement et physiquement, pour se débrouiller en nature sauvage. Toutefois, selon l'étude de Ken Hill sur le comportement des personnes égarées, les chasseurs âgés de plus de 65 ans demeurent tout aussi capables de s'orienter en forêt. De fait, on a constaté que les chasseurs, jeunes comme vieux, avaient tout autant de chances les uns que les autres de retrouver leur chemin après s'être perdus dans les bois.

L'âge n'est pas le seul facteur en cause dans les cas de chasseurs égarés.

M. Rodgers explique que « tout tient aux connaissances, aux habiletés et au degré de préparation. Étant donné que les chasseurs rejettent souvent comme impossible l'idée qu'ils puissent se perdre, ils sont les moins enclins à se préparer à une telle éventualité. De fait, nombre d'entre eux ne se préparent même pas convenablement à l'environnement dans lequel ils vont s'enfoncer, et c'est ainsi qu'ils s'égarent ». Bien des opérations de recherche sont rendues nécessaires parce que des chasseurs sont mal équipés, n'ont pas suffisamment de provisions et connaissent mal le terrain.

Les données sur la question sont limitées, mais elles montrent que la plupart des chasseurs égarés ont besoin d'équipes de chercheurs pour se sortir du pétrin et que seul un petit nombre d'entre eux arrivent à retrouver seuls leur chemin. D'après M. Rodgers, pour éviter de se perdre (et réduire au minimum les interventions de recherche), il faut avant tout laisser au camp de base une copie de l'itinéraire prévu et respecter ce trajet. Dans l'immensité de la nature sauvage, il peut falloir beaucoup de temps aux chercheurs avant de trouver le véhicule du chasseur, et encore plus avant de retrouver le chasseur lui-même.

M. Rodgers conclut en disant que les améliorations apportées au programme de formation des chasseurs en Nouvelle-Écosse ont porté fruit, car aucune opération de recherche n'a été nécessaire depuis sept ou huit ans. ■

Format volontaire d'interv



Toutes les équipes de recherche et sauvetage de l'Alberta suivront éventuellement le cours d'intervention civile en cas d'urgence (Civil Emergency Response ou CER), une formation qui leur permettra d'aider efficacement lors des catastrophes en temps de paix.

par Paul Gimstead

Le cours d'intervention civile en cas d'urgence (Civil Emergency Response ou CER, Alberta) est conçu dans le but de préparer toutes les équipes de bénévoles formés en R-S dans la province à venir en aide aux autorités dans le cas de catastrophes, d'origine humaine ou naturelle, susceptibles de se produire en temps de paix.

Le cours CER vise l'acquisition de connaissances et de compétences de base dans de nombreux domaines de l'intervention en cas de catastrophe et il a pour but de donner aux bénévoles déjà formés en R-S l'occasion de se sensibiliser et de s'informer au sujet de tout ce qui pourrait leur être utile s'il se produisait un désastre ou une urgence grave. Cette formation complémentaire influera de diverses façons sur le milieu des services d'urgence.

Tout d'abord, les autorités auront à leur disposition un bassin de ressources beaucoup plus vaste auquel elles pourront puiser en fonction des circonstances. En second lieu, les équipes de R-S se verront confier des tâches beaucoup plus variées et elles

4

SAR SCÈNE

LA GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE (GCAC) FÊTE

**25 ANNÉES
DE SÉCURITÉ NAUTIQUE
ET DE RECHERCHE ET
SAUVETAGE EN MER**



En 2003, la GCAC atteint 25 années de service et de dévouement exemplaires. Ses près de 5 000 membres et 1 500 bateaux offrent un service humanitaire, 24 heures sur 24, et aident à prévenir les pertes de vie et les blessures.

Pour marquer l'anniversaire, on célébrait le 9 août 2003 à Fort Henry, à Kingston en Ontario, un jubilé d'argent exactement après la création du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime.

ion de participants ires au Plan civil vention en cas d'urgence

auront, évidemment, plus de possibilités d'acquiescer de la formation à des rôles qui ne sont habituellement pas reliés à la R-S. En outre, elles seront appelées plus souvent à la rescousse.

Le recours accru aux groupes de R-S aura pour effet espéré d'empêcher les bénévoles d'oublier leur formation et de perdre leurs habiletés entre deux interventions trop éloignées l'une de l'autre dans le temps. Il ne faut pas oublier que les bénévoles de R-S sont des personnes débordantes d'énergie qui ont la volonté et le temps de participer à des interventions. L'importance de conserver les équipes en état d'activité et de motivation est l'une des raisons principales ayant donné lieu au cours CER, et cette formation répond à la nécessité d'entretenir une ressource précieuse et riche en possibilités.

En outre, les équipes de R-S offrent leurs services aux autorités dans le cadre d'un accord global. Elles sont composées de spécialistes, bien organisées, et leurs membres possèdent tous des compétences élémentaires en soins d'urgence et en communication.

Matières du cours CER

Voici certains des sujets traités dans le cours CER :

- les trousse de sécurité personnelles, domiciliaires et routières
- les marchandises dangereuses
- les évacuations
- les centres de premiers soins et de triage
- les catastrophes naturelles telles qu'inondations et tornades
- les outils disponibles en cas de catastrophe
- les barrages routiers et le contrôle de la circulation
- les circuits de recherche
- l'arrêt des services d'utilité publique

Ces domaines sont segmentés en catégories, par exemple, traitement des animaux domestiques et du bétail, arrêt de l'électricité ou du gaz, etc. Les stagiaires suivent un cours d'appoint sur divers sujets dont les techniques élémentaires de nouage et d'évacuation de blessés à l'aide de civières-corbeilles ou de sièges et faisant intervenir plusieurs sauveteurs.

En Alberta, le cours est donné par des membres d'équipe de R-S qui s'occupent déjà des cours élémentaires de R-S et possèdent un bon nombre d'années d'expérience en R-S. Les personnes intéressées à suivre le cours doivent passer par un processus d'inscription. La province compte actuellement 14 formateurs et en ajoutera 10 de plus cette année.

Jusqu'à maintenant, le cours CER s'est donné dans un certain nombre de collectivités de l'Alberta, toujours avec l'aide des services d'incendie et d'intervention d'urgence de la localité. Si les choses se passent comme prévu, toutes les équipes de la

province recevront cette formation. La rétroaction reçue à ce jour exprime une approbation totale de ce genre de formation polyvalente et d'aide au perfectionnement.

Les bénévoles ne sont pas là pour prendre la place des préposés spécialisés en services d'urgence. Les équipes CER répondront aux appels en d'aide et d'appui en accomplissant des tâches simples et non techniques qui accaparent inutilement les spécialistes, comme diriger la circulation automobile. Les tâches des équipes de CER pourraient comprendre la pose de dispositifs de blocage, la protection des périmètres et, dans le cas de feux d'herbe, le remplissage des extincteurs dorsaux.

Souvent, les bénévoles de R-S réagissent à des événements de grande envergure et les autorités leur font éventuellement appel. En 2000, lors de la tornade qui a ravagé Pine Lake, les bénévoles ont reçu mission de repérer et fermer les réservoirs à

**Le cours CER
comble l'écart
fréquent entre
organismes dans
toute collectivité.**

gaz propane. Cette tâche relativement simple n'en demandait pas moins une connaissance de base des questions de sécurité liées au propane. Il y a là un exemple parfait de CER.

Les rôles que peuvent remplir les bénévoles de R-S bien formés lors de calamités en temps de paix sont trop nombreux pour en donner la liste dans le présent article. La capacité de ces personnes à réagir avec assurance et savoir-faire pourra être garantie à condition qu'on leur offre une formation de base supplémentaire en plus des cours ordinaires de R-S.

SAR Alberta prévoit offrir le cours CER à tous les groupes de R-S de la province. Chaque bénévole suivra un stage de deux jours et recevra un manuel, un gilet orange et un casque protecteur dont la couleur sera choisie de manière à ce que l'on puisse reconnaître facilement ces auxiliaires lors des situations d'urgence.

Le cours sera éventuellement mis à la disposition des autres provinces par le biais de stages de formation des formateurs. Les personnes intéressées pourront se procurer le manuel en s'adressant à SAR Alberta.

Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Paul Olmstead à l'adresse palmstead@compusmart.ab.ca

Paul Olmstead est administrateur des opérations de recherche auprès des services de police d'Edmonton, formateur en R-S et élaborateur de matériel didactique pour SAR Alberta. ■

Innovation

au sol, en mer et dans les airs

Les six projets qui suivent sont financés par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S.

Instruments de cartographie et de visualisation pour la GRC

Dans le cadre d'un projet du FNI pour 2003, la GRC est en train de créer des outils de visualisation et de cartographie qui rehausseront l'efficacité des opérations de recherche. Le tout prend la forme d'un programme d'affichage sur ordinateur personnel qui permet de montrer des cartes numériques superposables produites par les systèmes d'information géographique (SIG), des photos aériennes et des images captées en survol.

Les administrateurs d'opérations de recherche pourront évaluer le terrain et l'évaluation d'une zone de recherche donnée. Les cartes superposables, que l'on peut ajouter ou enlever, leur permettront de visualiser des configurations de données correspondant exactement à telle ou telle intervention de recherche. L'indicateur cartographique permettra également de repérer et marquer des emplacements critiques tels que les lieux de danger, les indices, les zones attribuées, etc.

Le programme d'affichage est coordonné avec les méthodes de planification et d'exécution des recherches. De cette façon, par exemple, une région cernée par l'administrateur sera automatiquement mesurée et on pourra rapidement obtenir et imprimer la liste des adresses résidentielles correspondantes. La séquence des opérations de recherche se déroule jusqu'à la dernière évaluation et, à ce moment-là, le système permet d'ajouter à la base de données locale le récit complet de la recherche effectuée et de l'imprimer pour s'ajouter aux leçons déjà apprises.

Au départ, le projet visait les recherches en milieu urbain, mais on l'a adapté afin qu'il puisse servir aux recherches en milieu rural, à la recherche de preuves et à certaines opérations de lutte contre la criminalité et d'évacuation en cas d'urgence. Le programme devrait être prêt à fonctionner en 2006 et la GRC espère pouvoir l'offrir gratuitement aux services de maintien de l'ordre partout au Canada. ■

Transports Canada – Une balise bon marché pour l'aviation générale

COSPAS-SARSAT ayant annoncé l'élimination graduelle, d'ici février 2009, des balises de détresse de 121,5 MHz, Transports Canada réalise un projet d'élaboration d'une nouvelle balise peu coûteuse de 406 MHz pour l'aviation générale. Ce projet de R-D, financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, est administré par le Centre de développement des transports, à Transports Canada.

Le marché de l'aviation générale, un marché plutôt sensible aux prix, hésite à passer aux balises de 406 MHz en raison de leur coût plus élevé. En effet, certaines des balises de 406 MHz en vente aujourd'hui peuvent coûter jusqu'à 3 000 dollars, installation comprise.

La première étape du projet a comporté l'étude de la possibilité de produire des ELT de 406 MHz à un prix comparable à celui des ELT de 121,5 MHz. Il s'est agi notamment d'étudier les éléments techniques des téléphones cellulaires, ainsi que la technologie du GPS, afin de voir s'ils pourraient être

intégrés à la conception d'ELT moins coûteux. Les résultats obtenus se sont révélés positifs et les chercheurs sont passés à l'étape de suivi menant à l'élaboration de la nouvelle balise.

La balise bon marché de 406 MHz, certifiée par COSPAS-SARSAT cette année, est en attente de l'approbation à la norme TSO-C126. Cette approbation est un préalable obligatoire à l'installation et à l'utilisation de la nouvelle balise dans les aéronefs.

Pour plus amples renseignements, on peut s'adresser à Howard Posluns (514-283-0034, poslunh@tc.gc.ca), au Centre de développement des transports. ■

GRC – Meilleure sécurité en plongée grâce à une formation nouvelle et à du matériel nouveau

Les équipes de plongée sous-marine de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ont maintenant accès à une formation améliorée et standardisée, grâce à un projet réalisé en 2001 et financé par le FNI.

Le projet avait pour but d'acheter du matériel d'utilisation courante et de former tous les spécialistes en plongée sous-marine de la GRC de manière à rehausser leurs compétences à une norme uniforme, afin de réduire les risques de mortalité et de blessure. Cette formation enrichie permet de protéger la santé des plongeurs et d'assurer leur sécurité.

Dans la foulée de cette nouvelle formation, la GRC est maintenant en mesure d'exécuter des opérations pour lesquelles, auparavant, son personnel n'était pas formé

ou autorisé, par exemple, la plongée en eaux contaminées pour récupérer les corps de victimes. Ces opérations peuvent aider à rassurer les familles endeuillées et à recueillir des renseignements critiques pour les médecins légistes. ■

Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique

Le projet de recherche sur les tsunamis, exécuté par le ministère des Pêches et Océans, a commencé en 2001 et vise la modélisation des courants typiques de tsunami qui toucheront la côte du Pacifique au cours des quelques prochains siècles.

Les catastrophes naturelles sont toujours difficiles à prévoir, mais les recherches et les préparatifs qui conviennent peuvent permettre d'en atténuer les effets dévastateurs. Un séisme de sept ou huit degrés de magnitude sur l'échelle de Richter peut causer un tsunami d'une hauteur de cinq mètres ou plus.

Il est probable qu'un événement de ce type se produira dans les siècles à venir, et la recherche entreprise dans le cadre du projet a pour but de trouver des moyens d'en atténuer les effets en formant des équipes de R-S préparées à intervenir. Le projet comporte un volet d'information du public au sujet des risques de tsunami, ainsi que l'élaboration de plans et de voies d'évacuation qui permettront de protéger la sécurité des navigateurs. ■

Améliorations apportées au Registre des balises de détresse

L'édification de la base de données du Registre canadien des balises de détresse est devenue une réalité au début de 2000 au moment de son approbation à titre de projet du FNI. Achèvement entre 2000 et 2002, les améliorations apportées à la base de données informatisées permettent au Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) et aux

Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) d'obtenir des renseignements plus exacts en vue de sauver des vies.

Le registre est maintenant conçu de manière à ce que des données actuelles, exactes et faciles d'accès soient mises à la disposition des CCCOS. Autrefois, les données téléchargées par les CCCOS étaient parfois corrompues et incorrectes parce que la base de données avait plus de trois ans et connaissait souvent des difficultés techniques. Avec la nouvelle base, les données s'obtiennent plus rapidement et plus facilement et les CCCOS sont assurés de recevoir les renseignements les plus exacts et les plus actuels qu'il leur faut pour exécuter des interventions de R-S efficaces.

Le nouveau registre des balises de détresse offre un avantage supplémentaire en ce qu'il permet au propriétaire de la balise d'épargner du temps. En effet, avec le nouveau système, le propriétaire peut enregistrer sa balise ou modifier ses données lui-même plutôt que de devoir acheminer les données au SNRS et attendre la fin des trois jours de la période de traitement. Ainsi, les CCCOS ont toujours accès aux renseignements les plus à jour.

L'enregistrement d'une balise et la mise à jour ou la modification des données peuvent se faire par l'entremise du site Web <http://beacons.nss.gc.ca>. ■



Financées par le FNI, les améliorations apportées au Registre canadien des balises de détresse font épargner du temps aux propriétaires de balises et aux centres de coordination des opérations de sauvetage.



Extrêmement populaire dans l'ouest du Canada, Bobbie, l'embarcation de sauvetage, sert à enseigner la sécurité nautique aux enfants.

Bobbie, l'embarcation de sauvetage

Le programme « Bobbie, l'embarcation de sauvetage », mis en œuvre par la Garde côtière auxiliaire canadienne, région du Pacifique, fait des vagues dans l'Ouest du pays à titre de programme de prévention des cas de R-S. Il s'adresse aux enfants, qu'il initie à la sécurité nautique.

Basé sur un programme en usage aux États-Unis, Bobbie est un robot animatronique téléguidé, monté sur roues, qui servira à enseigner la prévention des accidents sur l'eau et la sécurité nautique. Les séances d'initiation se donneront lors des salons nautiques, dans les écoles et les hôpitaux et à l'occasion d'autres activités de groupe dans toute la région du Pacifique.

Au festival maritime *Marine Fest* de Nanaimo, en Colombie-Britannique, Bobbie a connu un franc succès auprès des enfants en dirigeant ses jets d'eau sur la foule et en parlant avec les petits sur le chemin du défilé d'ouverture.

Jusqu'à maintenant, le projet Bobbie est financé par la Garde côtière auxiliaire canadienne, région du Pacifique, et par un don de la compagnie Buoy-o-Boy. Le FNI se chargera de financer la prochaine étape du projet pendant trois ans. ■

www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/index_f.asp

Nouvelle orbite pour les satellites de R-S

LES NOUVELLES BALISES DE 406 MHz PEUVENT REPÉRER L'ORIGINE D'UN SIGNAL DE DÉTRESSE DANS UN RAYON DE DEUX KILOMÈTRES ET AVEC 10 FOIS PLUS D'EXACTITUDE QUE LES ANCIENNES BALISES. LES TOUT DERNIERS SATELLITES À ORBITE MOYENNE TERRESTRE (MEOSAR) OFFRIRONT UNE COUVERTURE MONDIALE TOTALE EN TEMPS RÉEL.

par Jim King

Depuis les tout débuts, il y a plus de 20 ans, le système de satellites de R-S COSPAS-SARSAT® a fait l'objet d'améliorations constantes afin de pouvoir fournir plus rapidement de meilleurs services aux aviateurs, aux marins et aux utilisateurs à terre. Le système de satellites renseigne les autorités de la R-S au sujet des appels de détresse et de leur lieu d'origine et ce, même lorsque l'utilisateur de la balise n'a pas la moindre idée de l'endroit où il se trouve. COSPAS-SARSAT a déjà aidé à sauver plus de 15 000 vies dans le monde entier.

Parmi les caractéristiques ajoutées au système initial, il faut mentionner le recours à de nouvelles balises de détresse de 406 MHz, lesquelles sont de loin supérieures aux anciennes balises de 121,5 ou 243 MHz. Environ 300 000 de ces nouvelles balises sont maintenant déployées et il reste en service 600 000 balises de l'ancien type. Les balises de 406 MHz permettent au système de calculer l'origine du signal automatiquement et avec 10 fois plus d'exactitude (dans un rayon de deux kilomètres) et de déterminer l'identité de l'utilisateur. En comparaison, les anciennes balises des années 1960 ne donnaient qu'une localisation approximative (dans un rayon de 20 kilomètres) et ne permettaient pas d'identifier l'utilisateur parce que le signal (« wow, wow, wow ») était le même pour toutes les balises. En outre, les appareils de 406 MHz offrent une couverture mondiale de toutes les balises actionnées sur la Terre, puisque les signaux des balises sont stockés dans le satellite et retransmis à chaque station terrestre pendant que le satellite se déplace en orbite autour de la Terre.

LEOSAR

Le système COSPAS-SARSAT initial des années 1980 se composait d'une constellation de quatre satellites en orbite basse polaire et portait le nom de système LEOSAR (figure 1). Il fournissait des services aux balises de 121,5, 243 et 406 MHz. Le système fonctionnait bien, et il continue d'opérer aujourd'hui, mais il est sujet à des retards inhérents, pouvant aller de quelques minutes à plusieurs heures, dans la détection et la retransmission des signaux de détresse parce que les satellites à faible altitude (environ 1 000 km) ne voient qu'une partie de la Terre, un moment après l'autre, en circulant autour de la planète.

Le système LEOSAR n'a pas pu être beaucoup amélioré pour les balises de 121,5 et de 243 MHz à cause des limites techniques de ces balises et des bandes de fréquence correspondantes.

GEOSAR

Pendant les années 1990, le système à balises de 406 MHz a été amélioré en ajoutant des répéteurs de 406 MHz aux nouveaux satellites en orbite géostationnaire terrestre à 36 000 km (figure 2). Ces satellites, appelés GEOSAR, visualisent en permanence une zone immense et fixe de la Terre et permettent d'éliminer les retards de retransmission des signaux des balises de détresse de 406 MHz. Cette rapidité de la

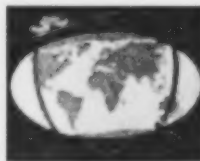


Figure 1 : Satellites COSPAS-SARSAT en orbite polaire à basse altitude.

Le saviez-vous?

- Selon un sondage mené en 2002 par le Conseil de COSPAS-SARSAT, il y a aujourd'hui environ 314 000 balises de détresse de 406 MHz utilisées dans le monde entier, soit le double du nombre recensé en 1997.
- Il y a 29 fabricants de balises de 406 MHz et, en 2002, ils en ont produit 46 058.
- En 2002, il s'est fabriqué un nombre plus grand de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) que le nombre total combiné d'émetteurs de localisation d'urgence (ELT) et de balises de localisation personnelle (BLP) produits. Il est sorti des usines 5 686 ELT (12 p. 100) et 12 094 BLP (26 p. 100).
- Parmi les 314 000 balises de détresse en utilisation à 406 MHz, il y a 23 516 ELT, 24 663 BLP et 265 821 RLS.
- Le cycle de vie normal d'une balise de 406 MHz est de 10 ans. D'après ce cycle et les données concernant la production de balises depuis 1992, on constate qu'environ 16 600 balises ont été retirées du service en 2002.





Figure 2 : Constellations LEO et GEO de satellites.

retransmission des signaux et de l'identification de l'utilisateur constituait un progrès remarquable, mais le système était incapable de

calculer automatiquement le lieu d'origine du signal, ce que permettait le LEOSAR. Il est possible, cependant, d'intégrer aux balises de 406 MHz la fonction de localisation en l'ajoutant au signal de détresse. Cette opération peut se faire facilement si un récepteur de radio-navigation, par exemple, un GPS, est relié ou incorporé à la balise de détresse. Le recours à ces balises devient de plus en plus courant à mesure que baisse le coût de l'intégration du GPS.

Ce système GEOSAR souffre encore de quelques limites puisque le signal de la balise, pour se rendre, doit compter sur une ligne directe de vision vers un des satellites. Dans certaines situations de détresse, cette ligne de vision est impossible à réaliser, notamment dans les régions polaires, ou lorsqu'un avion s'écrase sur le mauvais flanc de montagne ou dans une vallée profonde, ou encore lorsque le rayon d'une balise maritime est bloqué par la superstructure du bateau.

MEOSAR

Dans le but de rehausser encore plus le rendement du système, les autorités prévoient maintenant faire transporter des charges utiles de 406 MHz par les satellites de navigation de l'avenir tels que le GPS, aux États-Unis; le Glonass, en Russie; et le nouveau système européen Galilée (figure 3). Ces satellites, en orbite moyenne terrestre à environ 20 000 km, seront connus sous le nom de MEOSAR. Chaque constellation du système

pourrait compter entre 20 et 30 satellites en mouvement perpétuel autour de la planète. On obtiendrait ainsi une couverture mondiale incluant

les pôles et comportant différents angles de vision de façon que les satellites « voient » la Terre entière. Le système MEOSAR pourrait détecter et localiser automatiquement toutes les balises de 406 MHz actives dans le monde et déterminer exactement le moment de l'activation et de la désactivation de chacune de ces balises.



Figure 3 : Satellites d'aide à la navigation orbitant à moyenne altitude, tels que les systèmes GPS, Glonass et le tout nouveau Galilée.

Ce système MEOSAR offrirait le meilleur service possible d'alerte et de localisation dans le monde entier, et il fera l'objet de démonstrations au cours des quelques prochaines années. Si les démonstrations confirment la viabilité du système, ce dernier sera mis en œuvre dans les cinq à dix années suivantes. Lorsque la réception satellite des vieilles balises de 121,5 MHz prendra graduellement fin, tel que prévu, à partir de 2009, il y aura déjà un autre système en fonctionnement et il offrira des services de loin supérieurs.

*COSPAS-SARSAT est le système international de satellites lancé par le Canada, la France, les États-Unis et l'ancienne URSS en 1982. Il capte les signaux émanant des balises de détresse et transmet la position de la balise aux autorités en matière de sauvetage.

Jim King est directeur des Grands programmes de communication par satellite au Centre de recherches sur les communications Canada, un laboratoire de recherche d'Industrie Canada. ■

Le Registre des balises de détresse sauve des vies partout dans le monde

Jusqu'à maintenant, les balises de détresse ont permis de sauver la vie de plus de 15 000 personnes dans le monde entier et il est sûr qu'elles en sauveront encore plus grâce à l'avènement de la nouvelle base de données du Registre canadien des balises.

Les balises de détresse sont de trois types :

- l'émetteur de localisation d'urgence (ELT), utilisé à bord des aéronefs;
- la radiobalise de localisation des sinistres, utilisée sur les bâtiments en mer;
- la radiobalise de localisation personnelle (BLP), utilisée au sol.

À l'heure actuelle, le Canada est le seul pays au monde à s'être doté d'une base de données en ligne de registre des balises de détresse, et aussi l'un de seulement 17 pays à posséder une base de données concernant les propriétaires de balises. Les États-Unis travaillent à l'élaboration de leur propre base de données, qui devrait entrer en fonctionnement à l'été 2003. En outre, des efforts sont en cours afin de créer une base de données mondiale de registre des balises de détresse, laquelle sera mise à la disposition des organismes de R-S de la planète entière.

Lorsqu'une balise est activée au Canada, qu'elle soit déclenchée par une personne en détresse ou actionnée automatiquement lors d'un écrasement, un signal est envoyé à l'un des satellites en orbite autour de la Terre, et ce satellite retransmet le signal au Centre canadien de contrôle des missions situé à Trenton, en Ontario. Dès la réception du signal et du code-balise, le personnel de sauvetage décode le message afin de trouver le nom du propriétaire et les coordonnées de contact en cas d'urgence. Ces renseignements permettent aux sauveteurs de téléphoner à la personne-ressource indiquée, et de voir s'il y a effectivement urgence avant de lancer une intervention coûteuse.

Quiconque possède une balise à code canadien peut maintenant l'enregistrer en direct dans la base de données en passant par le site Web <http://heacons.nss.gc.ca> (voir en page 7 l'information).

Les satellites en orbite autour de la Terre captent les signaux de détresse lancés d'une balise et les transmettent au Centre canadien de contrôle des missions à Trenton (Ontario), où le personnel détermine s'il faut une intervention de sauvetage.



Revivez SARSCÈNE 2002

Des vidéoclips de SARSCÈNE 2002 (dépôt de gerbe, cérémonies d'ouverture, Jeux, exposés, salon professionnel, séances de démonstration et banquet) sont maintenant offerts en ligne au site www.snrs.gc.ca/site/SARScene/workshop/2002/videos/videomenu_f.asp.

Les intéressés peuvent commander des bandes sonores des exposés en s'adressant au site contape@cyberus.ca ou en téléphonant au (613) 824-2584. Une liste des exposés est affichée au site www.snrs.gc.ca (cliquer sur SARSCÈNE). ■

Sécu-Retour - Registre d'errance Alzheimer

par Linda LeDuc

La maladie d'Alzheimer est un trouble cérébral dégénératif qui détruit des cellules vitales du cerveau. Elle se produit habituellement chez les personnes âgées de plus de 65 ans, mais elle peut aussi toucher des adultes moins âgés. Chez les Canadiens de 65 ans et plus, un sur treize est atteint de la maladie d'Alzheimer ou d'une démence connexe. Les personnes qui vivent avec cette maladie deviennent parfois incapables de reconnaître leurs endroits familiers, de communiquer ou de se rappeler leurs propres nom et adresse. Il peut leur arriver de quitter la maison, de perdre leur chemin et de s'égarer. De telles mésaventures sont sources de dangers pour les malades et d'inquiétudes pour les personnes qui s'occupent d'eux, mais il y a de l'aide pour tous ces gens.

Sécu-Retour - Registre d'errance Alzheimer est un programme national conçu dans le but d'aider à retrouver les personnes égarées et à les ramener à la maison en toute sécurité. Le Registre, élaboré par la Société Alzheimer du Canada en collaboration avec la Gendarmerie royale, réside au Centre d'information de la police canadienne et contient des renseignements critiques. L'inscription au programme est volontaire, son coût forfaitaire est de 25 dollars et chaque personne inscrite reçoit un bracelet et des cartes d'identité.

Pour obtenir des renseignements plus détaillés au sujet du programme, veuillez vous adresser au bureau local de la Société Alzheimer, ou encore à la Société Alzheimer du Canada, soit par téléphone au 1 800 616-8816 ou en passant par le site Web www.alzheimer.ca/french/care/wandering-intro.

Une séance d'information sur ce programme sera présentée au congrès SARSCÈNE 2003. ■

Prix de leadership

Le major Grant MacDonald, de retour aux Forces canadiennes après un détachement de deux ans auprès du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), s'est vu décerner une Prime au renouveau SM-CEMD en hommage aux qualités de chef dont il a fait preuve pendant sa participation à la mise sur pied d'un système intégré de R-S couvrant le Canada entier. Le texte accompagnant cette récompense mentionne le travail du major MacDonald comme chef d'équipe du projet de l'Initiative de transition stratégique (PITS) du SNRS et fait l'éloge de sa capacité à régler des questions complexes de domaine de compétence et à élaborer la toute première démarche intégrée concernant les lignes de conduite et les programmes des six ministères assumant des responsabilités en recherche et sauvetage. L'accomplissement de cette tâche a mené à un Programme de R-S mieux coordonné, plus rentable et plus apte à sauver la vie de personnes en détresse. ■



Le major Grant MacDonald

Le Répertoire des organismes de R-S est devenu interactif

Les groupes figurant au Répertoire des organismes de R-S du Canada (www.nss.gc.ca/SAR_directory/index_f.asp) peuvent maintenant apporter des ajouts et des mises à jour aux renseignements les concernant, ou y supprimer des données incorrectes. Le répertoire permet aux organismes de R-S d'afficher des renseignements sur eux-mêmes et sur leur sphère de responsabilité ainsi que les noms et coordonnées de personnes-ressources. Les personnes désireuses d'inscrire leur organisme au Répertoire voudront bien téléphoner au SNRS (1 800 727-9414) afin d'obtenir un nom d'utilisateur et un mot de passe. Les groupes déjà inscrits ont reçu les leurs par la poste. ■

Le site canadien Sécurité publique renseigne sur un vaste éventail de situations d'urgence

par Patrick Kennedy

Le portail de la Sécurité publique est un site Web du gouvernement du Canada, créé par des Canadiens à l'intention des Canadiens. Il offre un guichet unique d'accès à tout un

éventail de renseignements sur la sécurité, y compris des conseils sur la recherche et le sauvetage et sur la préparation aux urgences.

En consultant le site

www.securitecanada.ca, vous pourrez :

- vous informer sur la prévention des incendies et la planification d'un chemin d'évacuation;
- noter des conseils importants au sujet de la sécurité pendant les activités de plein air, par exemple, le camping, la cuisine au barbecue et le comportement à adopter lorsque l'on est attaqué par un ours;
- vous préparer, vous-même et votre famille, à faire face à une situation d'urgence;
- vous renseigner sur les tout derniers aliments retirés de la vente et les alertes aux allergies;
- trouver des données à jour au sujet des rappels de produits et de véhicules;
- vérifier les avis météorologiques dans votre région et partout au pays;
- apprendre quoi faire en cas d'inondation, de tremblement de terre, de feu de forêt, etc.;
- accéder aux toutes dernières alertes en matière de santé et de voyages;
- vous protéger contre les fraudes, les escroqueries et les usurpations d'identité;
- enseigner la sécurité à vos enfants au moyen d'activités et de jeux interactifs tels que le questionnaire « Que dois-je emporter sur mon bateau? ».

Le portail de la Sécurité publique, une initiative coordonnée par le ministère du Solliciteur général du Canada, comporte des liens avec plus de 25 organismes gouvernementaux chargés des questions de sécurité ou de sûreté publique. Au cours des 12 prochains mois, les coordonnateurs établiront des partenariats pilotes avec des organismes d'État provinciaux et avec des organisations non gouvernementales.

Pour plus amples renseignements, prière de téléphoner à Karen Savoie, directrice, Gouvernement en direct, Solliciteur général Canada, (613) 991-0645. ■



Tim Jones

Photo : Bruce Moffat

Tim Jones a reçu l'un des cinq certificats de mérite en R-S décernés en 2003 par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. La remise du prix s'est déroulée lors de l'Assemblée générale annuelle de l'équipe North Shore Rescue, à Vancouver, en juin dernier. M. Jones a apporté une contribution vitale à la formation de bénévoles en recherche et sauvetage (R-S) qui soient aptes à intervenir efficacement dans le cadre géographique extrêmement diversifié propre à la Colombie-Britannique. Parmi ses nombreuses tâches, il agit notamment à titre de coordonnateur du Système de sauvetage par hélicoptère

au sein de son organisme. De gauche à droite : Ron Wood, maire du District of West Vancouver; Tim Jones; Barbara Sharp, maire de la City of North Vancouver; et Don Bell, maire du District of North Vancouver. À l'arrière-plan, on aperçoit deux des véhicules de sauvetage de l'équipe. ■

**Correction :**

Dans l'édition d'automne-hiver de SARSCÈNE (vol. 12, no 3), on indique erronément que le 413^e Escadron de transport et de sauvetage des Forces canadiennes a remporté le trophée Diamond de l'unité de R-S la meilleure sur le plan de l'excellence globale. En réalité, le 413^e Escadron a gagné le prix de l'Esprit d'équipe, et c'est le 424^e Escadron de transport et de sauvetage, 8^e Escadre Trenton, qui s'est mérité le trophée Diamond. ■

Activités à venir

Symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique

Du 25 au 28 septembre 2003
à Longueuil (Québec)

Les thèmes du symposium de cette année sont les suivants : les activités du groupe de travail sur les VFI; le point sur les travaux de la Garde côtière canadienne, à l'échelle nationale et régionale; une mise à jour au sujet de la carte de conducteur de bateau de plaisance; et bien d'autres sujets encore. Renseignements : www.csbcc.ca/btml/AnnualConference.html

Compétition internationale de R-S (ISAR) 2003

Les 26 et 27 septembre 2003 à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Cette compétition annuelle réunit des équipes des gardes côtières auxiliaires des États-Unis et du Canada. Les activités de cette année visent à mettre à l'épreuve les capacités des bénévoles en ce qui concerne la planification, la communication et l'exécution d'une intervention de R-S en mer. Renseignements : www.ccg-gc.gc.ca/IR-S2003/wbatis_f.asp

Congrès SARSCÈNE 2003

Du 15 au 18 octobre 2003 à Kingston (Ontario)

Le Congrès de 2003 est présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche

et de sauvetage et la Police provinciale de l'Ontario, avec la collaboration de l'Association des bénévoles en recherche et sauvetage de l'Ontario. Renseignements : www.snrs.gc.ca ou téléphoner au 1 800 727-9414.

55^e Conférence annuelle des Escadrilles canadiennes de plaisance

Du 22 au 25 octobre 2003 à Saint John (Nouveau-Brunswick)

Le thème de cette année est Les Grandes Marées. La Conférence et l'Assemblée générale annuelle se tiendront à l'hôtel Delta Brunswick, tout près de nombreux centres d'intérêt et d'attraction. Renseignements : www.cps-ecp.ca/french/conf2003E.html

Réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)

Du 3 au 6 novembre 2003
Ottawa (Ontario)

Renseignements : www.cmac-ccmc.gc.ca/En/online/menu.htm

Conférence sur l'action en cas d'urgence (Emergency Response 2003)

Du 17 au 20 novembre 2003 à Long Beach (Californie, États-Unis)

La conférence Emergency Response 2003 portera avant tout sur les moyens à prendre par les organismes de mesures d'urgence terrestre, aérienne et maritime pour mieux intégrer leur réaction dans les cas graves et gérer les missions nouvelles imposées

par les préoccupations croissantes du gouvernement des États-Unis en matière de sécurité intérieure. Renseignements : www.emergencyresponse2003.com

International Boating and Water Safety Summit (IBWSS)

Du 18 au 21 avril 2004 à Panama City Beach (Floride, États-Unis)

Le sommet en question est organisé par deux entités des États-Unis, le National Safe Boating Council et le National Water Safety Congress. Celui de cette année, le huitième, abordera presque tous les aspects de la sécurité nautique. Renseignements : www.safeboatingcouncil.org/summit/call.htm

Conférence hydrographique du Canada

Du 24 au 27 mai 2004
Ottawa (Ontario)

La conférence marquera 100 ans de réalisations en hydrographie. Le programme offre l'occasion de renouer avec l'enthousiasme des pionniers du domaine, de revoir les travaux remarquables des premiers hydrographes et de voir comment miser sur ces réalisations pour planifier l'avenir de la profession. Renseignements : <http://www.chc2004.com/main.php>

Étude de cinq ans sur les attitudes à l'égard des VFI : Le risque perçu

par Sharon Andrews

Dans le numéro de décembre 2002 du bulletin de nouvelles du Conseil canadien de la sécurité nautique, un article sur le symposium annuel du Conseil mentionne que la conférencière principale invitée lors du dîner, la journaliste Ann Medina, a mis tout son auditoire au défi d'adresser aux « vrais plaisanciers », dont elle-même, des messages de sécurité qui soient réalistes et crédibles. Parmi les participants se trouvait une personne bien près de relever ce défi. Il s'agit de Brian Avery, du Bureau de la sécurité nautique à la Garde côtière canadienne. Au moment du symposium, M. Avery dirigeait une équipe, à la GCC, qui était sur le point d'achever un projet de recherche-développement de cinq ans visant l'élaboration de stratégies et de messages pertinents et significatifs, après avoir procédé à une vaste étude du marché social en vue de généraliser le port du vêtement de flottaison individuel (VFI) et du gilet de sauvetage parmi les plaisanciers canadiens.

Ces travaux de recherche ont commencé pendant l'exercice 1998-1999 avec la création d'un comité directeur, l'examen des documents pertinents et la tenue de séances de groupes de réflexion, le tout destiné à déterminer des taux-repères de port du VFI à travers le Canada et à comprendre les facteurs qui motivent les plaisanciers à porter ou non le VFI. La plupart des données alors existantes étaient fragmentées et d'envergure régionale, mais, en étudiant les problèmes, il s'est révélé possible d'élaborer un questionnaire propre à susciter la collecte de données valables et quantifiables.

Pendant la saison de navigation de plaisance de 2000, l'équipe a réalisé une étude nationale d'observation des amateurs actifs et en est arrivée à un taux de base selon lequel 20 p. 100 des plaisanciers canadiens portent un VFI (sur des bateaux de six mètres ou moins). Parmi les autres constatations intéressantes, on a remarqué que le comportement du conducteur du bateau influait sur le taux de port du VFI par les passagers, et que deux régions se caractérisaient par un port plus assidu que la moyenne, à savoir le Grand Nord (44 p. 100) et la province de Terre-Neuve-et-Labrador (60 p. 100).

Des tendances se dessinent

En 2001, à l'occasion d'un sondage national par téléphone, on a interrogé environ 4 000 personnes au sujet de leurs attitudes à l'égard des VFI et des gilets de sauvetage. Voici certaines des tendances décelées :

- la décision de porter un VFI est souvent fondée sur le niveau de risque en présence;
- la plupart des gens porteraient un VFI si le conducteur du bateau le leur demandait;
- les personnes bien nanties et à scolarité élevée se targuent d'un meilleur contrôle sur leur environnement et justifient ainsi leur refus de porter un VFI;
- les femmes sont mieux sensibilisées à la sécurité que les hommes;
- la majorité des personnes interrogées appuierait le port obligatoire du VFI.

L'année suivante, des groupes de réflexion tenus dans les deux régions à taux élevé de port du VFI ont permis de comprendre encore mieux la situation. Les plaisanciers déclarant porter toujours ou presque toujours un VFI mentionnent, comme motifs de leur comportement, des facteurs tels que des risques liés à l'environnement (lacs de grande dimension, océan, air froid et température de

l'eau); le souci d'être prêt en face à l'imprévu; une expérience de quasi- noyade ou le fait d'avoir connu une personne qui s'est noyée; et même des directives parentales de longue date. Dans l'ensemble, les personnes interrogées croient que le conducteur du bateau est responsable de la sécurité de tous les passagers, et que la décision de porter ou non un VFI devrait se fonder sur une évaluation personnelle du danger. Bref, le port obligatoire du VFI serait impossible à appliquer.

L'enquête nationale sur les attitudes à l'égard du VFI s'est achevée à l'automne 2002 avec un échantillon de 600 personnes vivant dans le Nord. Tout comme dans le reste du Canada, la majorité ne voyait pas bien la différence entre gilet de sauvetage et VFI, mais les plaisanciers du Nord sont plus nombreux (80 p. 100) que ceux du reste du pays (70 p. 100) à manifester une attitude positive à l'égard du VFI, et ils expriment aussi de fortes convictions quant à la nécessité de porter un VFI même lorsque l'on a des compétences solides en navigation.

Décision basée sur le degré de risque appréhendé

L'enquête sur les attitudes, en deux parties, a permis d'établir des comparaisons détaillées. Selon l'une des attitudes très répandues, la décision de porter un VFI se fonde premièrement sur le degré de risque perçu. Si le plaisancier croit que le risque est tolérable, il ne portera pas de VFI. Plus souvent une personne se livre à des activités de plaisance en toute sécurité, moins elle y percevra de danger et portera un VFI.

La majorité des Canadiens se situent quelque part au milieu d'un continuum



¹ Le gilet de sauvetage est conçu de manière à mettre une personne inconsciente en position couchée sur le dos, et ce en quelques secondes seulement. Le vêtement de flottaison individuel (VFI) maintient hors de l'eau la tête d'une personne consciente en eaux calmes et il aide à se débrouiller et à surmonter en eaux rapides ou agitées. Le VFI n'est pas conçu dans le but de retourner sur le dos une personne inconsciente tombée à l'eau. (Revue SARSCÈNE, été 1998)

Faire tomber les obstacles aux communications

Chacun des groupes canadiens de recherche et sauvetage, agissant en autonomie, contribue efficacement aux activités des organismes de R-S, mais dans le cadre d'une mission de sauvetage en coopération, les pratiques optimales de chaque entité sont entravées par les obstacles éventuels aux communications.

À titre d'exemple, lorsque la Gendarmerie royale du Canada (GRC) se voit assigner la tâche d'effectuer une recherche au sol, il se peut qu'elle ait besoin de l'aide d'une équipe aérienne capable d'opérer un balayage visuel de la zone de recherche, à la fois pour acquérir une impression générale de la géographie du terrain et pour réaliser une recherche depuis les airs. Dans un tel cas, que se produira-t-il si la GRC et l'équipe de R-S par air sont incapables de communiquer à cause de fréquences radio différentes ? Ce genre d'obstacle peut retarder le sauvetage et entraîner des pertes de vie.

Le Programme national de recherche et de sauvetage s'appuie sur une démarche coordonnée et coopérative, laquelle ne peut être mise en œuvre entièrement sans l'uniformisation des pratiques, de la formation et du matériel de R-S.

Un seul programme uniforme et intégré

Le Canada possède déjà l'un des meilleurs systèmes de R-S au monde, mais il faudrait quand même favoriser l'établissement de liens qui mèneront à la création d'un seul programme recouvrant toutes les instances du pays. L'objectif à atteindre est celui d'instaurer un réseau canadien de R-S intégré et standardisé, et les moyens d'y arriver sont une collaboration et une interopérabilité pleines et entières.

L'interchangeabilité du matériel de R-S est absolument nécessaire puisque, quelle que soit la situation d'urgence à régler, il est possible qu'au moins trois organismes fédéraux de R-S soient appelés à la rescousse. La recherche d'un navire pétrolier désemparé, par exemple, pourra faire appel aux ressources du Service météorologique du Canada (Environnement Canada), à des recherches au moyen d'hélicoptères de la Garde côtière canadienne et des Forces canadiennes, ainsi qu'à des équipes de plongeurs de la GRC. Toutes ces entités doivent être aptes à travailler de concert pour garantir des opérations de recherche aussi efficaces que possible.

Compatibilité du matériel

Un groupe de travail sur l'interopérabilité, présidé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), se penche actuellement sur la question et cherche des moyens de normaliser les pratiques et le matériel de R-S. L'uniformisation du matériel pourrait éliminer les obstacles à la communication entre les divers groupes de R-S. Le problème le plus souvent mentionné en cette matière tient à l'absence d'uniformité dans le matériel et les fréquences radio, laquelle nuit aux équipes de R-S au sol en les empêchant de communiquer avec les groupes de R-S par air et en mer pendant les interventions.

Données communes

L'interopérabilité ne touche pas seulement le besoin de normaliser le matériel, mais aussi celui de l'accessibilité de l'information et des données. À l'heure actuelle, lorsque plusieurs organismes ou groupes différents travaillent de concert, ils ne disposent pas tous des mêmes renseignements, soit parce qu'ils n'y ont pas accès, soit à cause d'une détérioration des communications. L'impossibilité de communiquer directement d'un groupe

Lors du congrès **SARSCÈNE 2003**, un Sommet sur l'interopérabilité, d'une durée de deux heures et animé par le sgt é-m Bryan Finney, de la GRC, et rattaché au SNRS, portera sur les questions d'interopérabilité en recherche et sauvetage.

allant de ceux qui ne portent pratiquement jamais de VFI à ceux qui en portent toujours un. Bien que la plupart des plaisanciers croient que les activités de navigation comporteraient moins de danger s'ils portaient un VFI, et que plus de 90 p. 100 d'entre eux ont à bord le nombre requis de VFI, les taux de port du vêtement sont bas et, parmi les raisons invoquées, on retrouve le plus souvent l'inconfort, le manque de mobilité pour chasser et pêcher et le fait que les VFI sont sales ou sentent mauvais. Étant donné que de nombreux plaisanciers ne sont pas encore au courant des améliorations récentes ou des différences entre un VFI et un gilet de sauvetage, toute campagne visant à généraliser le recours au VFI devra certainement être précédée de nouveaux efforts d'information sur la nature et les attributs des deux produits.

Même si la recherche est maintenant achevée, le directeur du projet, Brian Avery, surintendant du Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne à Terre-Neuve-et-Labrador, souligne qu'il reste énormément de travail à faire, surtout en ce qui concerne l'élaboration d'outils de communication. En plus du fait que les risques de la navigation de plaisance varient d'une région à l'autre du pays et que les campagnes de marketing doivent donc obligatoirement être adaptées à l'échelle régionale, les spécialistes du marketing et de la communication estiment que les changements d'attitude manifestés par des modifications de comportement ne commenceront pas à se remarquer avant la fin d'une période de 10 ans au moins suivant la mise en place d'une stratégie de communication efficace.

Sharon Andrews travaille au Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador. ■

Le problème d'interopérabilité le plus souvent signalé par les groupes de R-S est celui du manque d'uniformité des fréquences et du matériel radio.

Étude de cinq ans sur les attitudes à l'égard des VFI : Le risque perçu

par Sharon Andrews

Dans le numéro de décembre 2002 du bulletin de nouvelles du Conseil canadien de la sécurité nautique, un article sur le symposium annuel du Conseil mentionne que la conférencière principale invitée lors du dîner, la journaliste Ann Medina, a mis tout son auditoire au défi d'adresser aux « vrais plaisanciers », dont elle-même, des messages de sécurité qui soient réalistes et crédibles. Parmi les participants se trouvait une personne bien près de relever ce défi. Il s'agit de Brian Avery, du Bureau de la sécurité nautique à la Garde côtière canadienne. Au moment du symposium, M. Avery dirigeait une équipe, à la GCC, qui était sur le point d'achever un projet de recherche-développement de cinq ans visant l'élaboration de stratégies et de messages pertinents et significatifs, après avoir procédé à une vaste étude du marché social en vue de généraliser le port du vêtement de flottaison individuel (VFI) et du gilet de sauvetage parmi les plaisanciers canadiens.

Ces travaux de recherche ont commencé pendant l'exercice 1998-1999 avec la création d'un comité directeur, l'examen des documents pertinents et la tenue de séances de groupes de réflexion, le tout destiné à déterminer des taux-repères de port du VFI à travers le Canada et à comprendre les facteurs qui motivent les plaisanciers à porter ou non le VFI. La plupart des données alors existantes étaient fragmentées et d'envergure régionale, mais, en étudiant les problèmes, il s'est révélé possible d'élaborer un questionnaire propre à susciter la collecte de données valables et quantifiables.

Pendant la saison de navigation de plaisance de 2000, l'équipe a réalisé une étude nationale d'observation des amateurs actifs et en est arrivée à un taux de base selon lequel 20 p. 100 des plaisanciers canadiens portent un VFI (sur des bateaux de six mètres ou moins). Parmi les autres constatations intéressantes, on a remarqué que le comportement du conducteur du bateau influait sur le taux de port du VFI par les passagers, et que deux régions se caractérisaient par un port plus assidu que la moyenne, à savoir le Grand Nord (44 p. 100) et la province de Terre-Neuve-et-Labrador (60 p. 100).

Des tendances se dessinent

En 2001, à l'occasion d'un sondage national par téléphone, on a interrogé environ 4 000 personnes au sujet de leurs attitudes à l'égard des VFI et des gilets de sauvetage. Voici certaines des tendances décelées :

- la décision de porter un VFI est souvent fondée sur le niveau de risque en présence;
 - la plupart des gens porteraient un VFI si le conducteur du bateau le leur demandait;
 - les personnes bien nanties et à scolarité élevée se targuent d'un meilleur contrôle sur leur environnement et justifient ainsi leur refus de porter un VFI;
 - les femmes sont mieux sensibilisées à la sécurité que les hommes;
 - la majorité des personnes interrogées appuierait le port obligatoire du VFI.
- L'année suivante, des groupes de réflexion tenus dans les deux régions à taux élevé de port du VFI ont permis de comprendre encore mieux la situation. Les plaisanciers déclarant porter toujours ou presque toujours un VFI mentionnent, comme motifs de leur comportement, des facteurs tels que des risques liés à l'environnement (lacs de grande dimension, océan, air froid et température de

l'eau), le souci d'être prêt à faire face à l'imprévu; une expérience de quasi-noyade ou le fait d'avoir connu une personne qui s'est noyée; et même des directives parentales de longue date. Dans l'ensemble, les personnes interrogées croient que le conducteur du bateau est responsable de la sécurité de tous les passagers, et que la décision de porter ou non un VFI devrait se fonder sur une évaluation personnelle du danger. Bref, le port obligatoire du VFI serait impossible à appliquer.

L'enquête nationale sur les attitudes à l'égard du VFI s'est achevée à l'automne 2002 avec un échantillon de 500 personnes vivant dans le Nord. Tout comme dans le reste du Canada, la majorité ne voyait pas bien la différence entre gilet de sauvetage et VFI, mais les plaisanciers du Nord sont plus nombreux (80 p. 100) que ceux du reste du pays (70 p. 100) à manifester une attitude positive à l'égard du VFI, et ils expriment aussi de fortes convictions quant à la nécessité de porter un VFI même lorsque l'on a des compétences solides en navigation.

Décision basée sur le degré de risque appréhendé

L'enquête sur les attitudes, en deux parties, a permis d'établir des comparaisons détaillées. Selon l'une des attitudes très répandues, la décision de porter un VFI se fonde premièrement sur le degré de risque perçu. Si le plaisancier croit que le risque est tolérable, il ne portera pas de VFI. Plus souvent une personne se livre à des activités de plaisance en toute sécurité, moins elle y percevra de danger et portera un VFI.

La majorité des Canadiens se situent quelque part au milieu d'un continuum



* Le gilet de sauvetage est conçu de manière à mettre une personne inconsciente en position couchée sur le dos, et ce en quelques secondes seulement. Le vêtement de flottaison individuel (VFI) maintient hors de l'eau la tête d'une personne consciente en eaux calmes et il aide à se débrouiller et à nager en eaux rapides ou agitées. Le VFI n'est pas conçu dans le but de retourner sur le dos une personne inconsciente tombée à l'eau. (Revue SARSCENE, été 1998)

Faire tomber les obstacles aux communications

Chacun des groupes canadiens de recherche et sauvetage, agissant en autonomie, contribue efficacement aux activités des organismes de R-S, mais dans le cadre d'une mission de sauvetage en coopération, les pratiques optimales de chaque entité sont entravées par les obstacles éventuels aux communications.

A titre d'exemple, lorsque la Gendarmerie royale du Canada (GRC) se voit assigner la tâche d'effectuer une recherche au sol, il se peut qu'elle ait besoin de l'aide d'une équipe aérienne capable d'opérer un balayage visuel de la zone de recherche, à la fois pour acquérir une impression générale de la géographie du terrain et pour réaliser une recherche depuis les airs. Dans un tel cas, que se produira-t-il si la GRC et l'équipe de R-S par air sont incapables de communiquer à cause de fréquences radio différentes? Ce genre d'obstacle peut retarder le sauvetage et entraîner des pertes de vie.

Le Programme national de recherche et de sauvetage s'appuie sur une démarche coordonnée et coopérative, laquelle ne peut être mise en œuvre entièrement sans l'uniformisation des pratiques, de la formation et du matériel de R-S.

Un seul programme uniforme et intégré

Le Canada possède déjà l'un des meilleurs systèmes de R-S au monde, mais il faudrait quand même favoriser l'établissement de liens qui mèneront à la création d'un seul programme recouvrant toutes les instances du pays. L'objectif à atteindre est celui d'instaurer un réseau canadien de R-S intégré et standardisé, et les moyens d'y arriver sont une collaboration et une interopérabilité pleines et entières.

L'interchangeabilité du matériel de R-S est absolument nécessaire puisque, quelle que soit la situation d'urgence à régler, il est possible qu'au moins trois organismes fédéraux de R-S soient appelés à la rescousse. La recherche d'un navire pétrolier désemparé, par exemple, pourra faire appel aux ressources du Service météorologique du Canada (Environnement Canada), à des recherches au moyen d'hélicoptères de la Garde côtière canadienne et des Forces canadiennes, ainsi qu'à des équipes de plongeurs de la GRC. Toutes ces entités doivent être aptes à travailler de concert pour garantir des opérations de recherche aussi efficaces que possible.

Compatibilité du matériel

Un groupe de travail sur l'interopérabilité, présidé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), se penche actuellement sur la question et cherche des moyens de normaliser les pratiques et le matériel de R-S. L'uniformisation du matériel pourrait éliminer les obstacles à la communication entre les divers groupes de R-S. Le problème le plus souvent mentionné en cette matière tient à l'absence d'uniformité dans le matériel et les fréquences radio, laquelle nuit aux équipes de R-S au sol en les empêchant de communiquer avec les groupes de R-S par air et en mer pendant les interventions.

Données communes

L'interopérabilité ne touche pas seulement le besoin de normaliser le matériel, mais aussi celui de l'accessibilité de l'information et des données. À l'heure actuelle, lorsque plusieurs organismes ou groupes différents travaillent de concert, ils ne disposent pas tous des mêmes renseignements, soit parce qu'ils n'y ont pas accès, soit à cause d'une détérioration des communications. L'impossibilité de communiquer directement d'un groupe

Lors du congrès SARSCÈNE 2003, un Sommet sur l'interopérabilité, d'une durée de deux heures et animé par le sgt e-m Bryan Finney, de la GRC, et rattaché au SNRS, portera sur les questions d'interopérabilité en recherche et sauvetage.

Le problème d'interopérabilité le plus souvent signalé par les groupes de R-S est celui du manque d'uniformité des fréquences et du matériel radio.

allant de ceux qui ne portent pratiquement jamais de VFI à ceux qui en portent toujours un. Bien que la plupart des plaisanciers croient que les activités de navigation comporteraient moins de danger s'ils portaient un VFI, et que plus de 90 p. 100 d'entre eux ont à bord le nombre requis de VFI, les taux de port du vêtement sont bas et, parmi les raisons invoquées, on retrouve le plus souvent l'inconfort, le manque de mobilité pour chasser et pêcher et le fait que les VFI sont sales ou sentent mauvais. Étant donné que de nombreux plaisanciers ne sont pas encore au courant des améliorations récentes ou des différences entre un VFI et un gilet de sauvetage, toute campagne visant à généraliser le recours au VFI devra certainement être précédée de nouveaux efforts d'information sur la nature et les attributs des deux produits.

Même si la recherche est maintenant achevée, le directeur du projet, Brian Avery, surintendant du Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne à Terre-Neuve-et-Labrador, souligne qu'il reste énormément de travail à faire, surtout en ce qui concerne l'élaboration d'outils de communication. En plus du fait que les risques de la navigation de plaisance varient d'une région à l'autre du pays et que les campagnes de marketing doivent donc obligatoirement être adaptées à l'échelle régionale, les spécialistes du marketing et de la communication estiment que les changements d'attitude manifestés par des modifications de comportement ne commenceront pas à se remarquer avant la fin d'une période de 10 ans au moins suivant la mise en place d'une stratégie de communication efficace.

Sharon Andrews travaille au Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador. ■



SAR Global 1

forme des partenariats interprovinciaux

par Mark Bowlby

Établi à Chelsea, au Québec, SAR Global 1 est un groupe sans but lucratif faisant partie du réseau d'équipes de R-S de l'est ontarien et de l'ouest québécois. SAR Global 1 est unique en son genre parce qu'il dessert une région qui chevauche deux provinces. Le groupe s'est formé en 1996 à la suite de la disparition d'un homme du coin pendant une tempête de neige. Les autorités de la police provinciale avaient abandonné la partie, mais la famille et les concitoyens du disparu étaient déterminés à poursuivre les recherches.

Beverly Pick, fondatrice de SAR Global 1, a offert ses services lorsque des amis de la famille lui ont demandé d'agir comme administratrice des opérations de recherche et de coordonner les bénévoles en vue de continuer à chercher l'homme égaré. Forte de l'expérience acquise lors de la disparition récente de son propre fils dans les montagnes de la Colombie-Britannique et des recherches vaines qui ont suivi, M^{me} Pick comprenait parfaitement le désespoir de la famille. Le premier jour de la reprise des recherches, au cœur d'une des plus violentes tempêtes de neige ayant jamais frappé la région, 150 chercheurs novices se sont présentés pour offrir leur aide. Ces recherches « non officielles » ont continué pendant 14 jours et se sont heurtées à des défis de taille. Le printemps venu, la collectivité voisine de Wakefield s'est ralliée à la cause de la R-S et les bénévoles ont lancé des programmes de formation en R-S au sol et d'entraînement d'équipes canines, et formé des équipes de soutien à bord d'aéronefs à voilure fixe.

Naissance d'un partenariat unique en son genre

Quelques mois plus tard, SAR Global 1 était constitué en société de régime fédéral. Parallèlement, une nouvelle force de police

régionale voyait le jour dans la Municipalité régionale des Collines et un partenariat unique en son genre entraînait en action.

SAR Global 1 se compose aujourd'hui de plus de 40 membres. Le programme de formation de base de toutes les nouvelles recrues comprend l'orientation en nature sauvage, les soins d'urgence, la RCR et l'acquisition d'autres compétences élémentaires de R-S. Pour tenir leurs compétences à jour, les membres ont accès à des cours périodiques donnés par des formateurs bénévoles. À partir du groupe initial, les membres ont créé des équipes spécialisées de secouristes opérationnels de première ligne, de sauveteurs sur pente abrupte et de plongeurs de recherche et récupération.

En cours d'intervention, l'organisme entier est coordonné par des administrateurs chevronnés d'opérations de recherche, lesquels fonctionnent en partenariat avec des organismes bénévoles du Québec et de l'Ontario dont des équipes canines (par exemple, l'Ottawa Valley SAR Dogs Association), des équipes de recherche aérienne, les services de police, le personnel des parcs et les autorités en matière de planification des mesures d'urgence. L'administrateur en chef des opérations de recherche, Nicolas de Breyne, et la co-administratrice des opérations, Kristina Walker, sont sans cesse en quête de partenariats solides dans tout le milieu de la R-S.

Éviter l'épuisement

Il y a deux ans, SAR Global 1 a adopté une démarche tout à fait originale en gestion des opérations. Soucieux d'éviter l'épuisement qui frappe de nombreux directeurs d'organismes de R-S, le groupe a nommé deux co-administrateurs des opérations en la personne de Nicolas de Breyne et de Kristina Walker. Ensemble, ils voient au bon fonctionnement de la formation, du matériel et de toutes les ressources nécessaires aux

opérations de R-S. Comme l'explique Nicolas de Breyne : « Notre but est de fournir bénévolement aux services de police des compétences spécialisées fiables en R-S. Tout ce que nous faisons, que ce soit la formation obligatoire, la vérification policière en cas de délit criminel et les réunions avec les autorités policières afin de leur décrire et offrir nos ressources, vise à contribuer à la réalisation de cet objectif ».

SAR Global 1 travaille aussi auprès des enfants afin de prévenir les cas de recherche. L'organisme offre le programme *Reste auprès d'un arbre pour survivre*, de la GRC, aux élèves des écoles et aux groupes de jeunes. Il s'agit d'un programme qui enseigne les habiletés élémentaires de survie et de comportement en forêt.

Les appels à l'aide proviennent de partout, qu'il s'agisse de randonneurs perdus en nature sauvage ou de personnes qui se sont enfuies en douce d'un hôpital urbain. À l'instar des milliers d'autres bénévoles de R-S partout au pays, les membres de SAR Global 1 font face à la nature ponctuelle des appels à la R-S auxquels doivent répondre des personnes ayant des responsabilités familiales et professionnelles, et ils sont également astreints à des stages de formation périodiques. SAR Global 1, pour être en mesure de maintenir les opérations à un niveau efficace dans le cours d'une recherche, doit pouvoir compter sur un effectif bénévole important. Une campagne dynamique de recrutement a permis d'accroître cet effectif l'an dernier, mais il faudrait encore de nouveaux membres.

Renseignements :

sarglobal1@canada.com ou
www.geocities.com/sarglobal1

Mark Bowlby est un des bénévoles de SAR Global 1. ■

suite de la page 13

à l'autre. L'obligation de faire passer l'information par deux ou trois groupes différents peut entraîner une défaillance du réseau et, parfois, la transmission de renseignements erronés.

Prenons seulement l'exemple possible de chercheurs au sol, dotés de moyens de communication sol-air et ayant besoin d'entrer en contact avec une équipe de R-S par air, et qui n'y arriveraient pas parce qu'ils ne connaissent pas la fréquence radio de l'aéronef et sont incapables d'établir une communication directe avec l'équipe aéroportée.

Les premières recommandations du groupe de travail portent sur le besoin de confirmer les causes profondes et l'envergure des problèmes de communication et de trouver de nouvelles applications technologiques propres à remédier au manque d'interopérabilité.

Certains organismes et certaines entreprises sont engagés dans des recherches sur les communications et l'interopérabilité, mais c'est une question qui ne se règlera pas de si tôt. Il faudra tenir maintes réunions et de nombreux exercices à instances multiples avant de pouvoir arriver à mettre en place un réseau de R-S uniforme et intégré. Notre système est bon, mais il y a toujours place à des améliorations. ■



La normalisation du matériel aidera à faire tomber les obstacles à l'interopérabilité.

PROPOS D'UN OBSERVATEUR AÉRIEN

par J.M. Bruno Pepin, OstJ

Lors d'une intervention de recherche, chaque membre de l'équipage a des tâches bien précises à remplir, mais sans les observateurs qui scrutent attentivement le sol pour y déceler quelque signe de la cible des recherches, il serait impossible d'en arriver à une issue favorable. Comme les autres membres de l'équipe de recherche, l'observateur se doit d'être vigilant et efficace dans l'accomplissement de ses tâches.

Les techniques d'observation s'acquièrent au moyen d'exercices répétés, au sol et en vol, et il ne faut jamais oublier que le lieu de l'écrasement d'un aéronef n'est pas toujours aussi facile à interpréter que l'état d'un aéronef intact. En conséquence, l'observateur doit être à l'affût de toute anomalie pouvant se présenter et demeurer vigilant jusqu'à ce que l'aéronef accidenté soit identifié avec certitude.

Naturellement, les chances de succès de l'opération sont optimisées par le maintien de communications ouvertes entre les sièges

arrière et avant de l'appareil, afin de signaler tous les détails relevés et de déterminer l'envergure de la « recherche visuelle réelle » au-dessus de la zone de balayage, et par le respect de l'alternance entre des périodes d'activité et de relâche.

Maintien d'un niveau élevé de compétences

Lors d'une fin de semaine d'exercices conjoints SAREX tenue à North Bay, j'ai trouvé très informateur et stimulant de participer à des recherches de nuit et de jour, et le stage s'est également révélé fort enrichissant sur le plan de l'expérience et de la formation au travail d'équipe.

Les séances d'information avant et la participation active à la planification des tâches devraient répondre clairement aux préoccupations des chercheurs quant à la sécurité des vols, aux circuits de recherche,

à la zone balayée et aux caractéristiques de l'objet des recherches, qu'il s'agisse d'une personne, d'un navire ou d'un aéronef porté disparu.

C'est en 1999 que je suis devenu membre du chapitre d'Ottawa de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et je continue de penser que c'est un organisme bien géré et doté des ressources voulues pour répondre aux appels du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton et demeurer apte à perfectionner sans cesse ses compétences en utilisation des GPS informatisés. Parmi nos interventions passées, il faut compter notamment le repérage d'une balise « ELT en mouvement » qui s'est promené partout dans la ville, et la participation à une recherche aérienne difficile de cinq jours, conjointement avec les forces armées, en vue de retrouver un hélicoptère tout neuf qui avait disparu dans le Parc Algonquin.

Notre équipe de R-S au sol, disposant de capacités de soins d'urgence, est la toute dernière addition à un partenariat conclu avec l'Ambulance Saint-Jean. Un groupe d'hommes et de femmes dévoués se réunit chaque mois pour des séances de formation et d'exercices aériens afin de maintenir et rehausser leur efficacité en concordance avec les lignes de conduite de l'ACRSA et d'être toujours capables de remplir leurs obligations toutes les fois qu'une tâche de R-S se présente.

JM Bruno Pepin est bénévole à l'unité d'Ottawa de l'ACRSA. ■



Offerte gracieusement par l'ACRSA, cette photo montre un exercice de formation d'observateurs, à Thunder Bay, auquel participent le 424^e Escadron et un aéronef Hercules C-130.

suite de la page 13

à l'autre. L'obligation de faire passer l'information par deux ou trois groupes différents peut entraîner une défaillance du réseau et, parfois, la transmission de renseignements erronés.

Prenons seulement l'exemple possible de chercheurs au sol, dotés de moyens de communication sol-air et ayant besoin d'entrer en contact avec une équipe de R-S par air, et qui n'y arriveraient pas parce qu'ils ne connaissent pas la fréquence radio de l'aéronef et sont incapables d'établir une communication directe avec l'équipe aéroportée.

Les premières recommandations du groupe de travail portent sur le besoin de confirmer les causes profondes et l'envergure des problèmes de communication et de trouver de nouvelles applications technologiques propres à remédier au manque d'interopérabilité.

Certains organismes et certaines entreprises sont engagés dans des recherches sur les communications et l'interopérabilité, mais c'est une question qui ne se règlera pas de si tôt. Il faudra tenir maintes réunions et de nombreux exercices à instances multiples avant de pouvoir arriver à mettre en place un réseau de R-S uniforme et intégré. Notre système est bon, mais il y a toujours place à des améliorations. ■



La normalisation du matériel aidera à faire tomber les obstacles à l'interopérabilité.

PROPOS D'UN OBSERVATEUR AÉRIEN

par J.M. Bruno Papin (Ctcl)

Lors d'une intervention de recherche, chaque membre de l'équipage a des tâches bien précises à remplir, mais sans les observateurs qui scrutent attentivement le sol pour y déceler quelque signe de la cible des recherches, il serait impossible d'en arriver à une issue favorable. Comme les autres membres de l'équipe de recherche, l'observateur se doit d'être vigilant et efficace dans l'accomplissement de ses tâches.

Les techniques d'observation s'acquièrent au moyen d'exercices répétés, au sol et en vol, et il ne faut jamais oublier que le lieu de l'écrasement d'un aéronef n'est pas toujours aussi facile à interpréter que l'état d'un aéronef intact. En conséquence, l'observateur doit être à l'affût de toute anomalie pouvant se présenter et demeurer vigilant jusqu'à ce que l'aéronef accidenté soit identifié avec certitude.

Naturellement, les chances de succès de l'opération sont optimisées par le maintien de communications ouvertes entre les sièges

arrière et avant de l'appareil, afin de signaler tous les détails relevés et de déterminer l'envergure de la « recherche visuelle réelle » au-dessus de la zone de balayage, et par le respect de l'alternance entre des périodes d'activité et de relâche.

Maintien d'un niveau élevé de compétences

Lors d'une fin de semaine d'exercices conjoints SAREX tenue à North Bay, j'ai trouvé très informatif et stimulant de participer à des recherches de nuit et de jour, et le stage s'est également révélé fort enrichissant sur le plan de l'expérience et de la formation au travail d'équipe.

Les séances d'information avant et la participation active à la planification des tâches devraient répondre clairement aux préoccupations des chercheurs quant à la sécurité des vols, aux circuits de recherche,

à la zone balayée et aux caractéristiques de l'objet des recherches, qu'il s'agisse d'une personne, d'un navire ou d'un aéronef porté disparu.

C'est en 1999 que je suis devenu membre du chapitre d'Ottawa de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACSRA) et je continue de penser que c'est un organisme bien géré et dont des ressources voulues pour répondre aux appels du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton et demeurer apte à perfectionner sans cesse ses compétences en utilisation des GPS informatisés. Parmi nos interventions passées, il faut compter notamment le repérage d'une balise « ELT en mouvement » qui s'est promené partout dans la ville, et la participation à une recherche aérienne difficile de cinq jours, conjointement avec les forces armées, en vue de retrouver un hélicoptère tout neuf qui avait disparu dans le Parc Algonquin.

Notre équipe de R-S au sol, disposant de capacités de soins d'urgence, est la toute dernière addition à un partenariat conclu avec l'Ambulance Saint-Jean. Un groupe d'hommes et de femmes dévoués se réunit chaque mois pour des séances de formation et d'exercices aériens afin de maintenir et relever leur efficacité en concordance avec les lignes de conduite de l'ACSRA et d'être toujours capables de remplir leurs obligations toutes les fois qu'une tâche de R-S se présente.

J.M. Bruno Papin est bénévole à l'unité d'Ottawa de l'ACSRA. ■



Offerte gracieusement par l'ACSRA, cette photo montre un exercice de formation d'observateurs, à Thunder Bay, auquel participent le 424^e Escadron et un aéronef Hercules C-130.

Des recherches depuis les airs et au sol permettent de sauver une vie La coopération entre des groupes de R-S de Nouvelle-Écosse mène au sauvetage d'un petit garçon de quatre ans

Justin Leblanc, petit bout d'homme de quatre ans égaré depuis plus de six heures dans les forêts de la Nouvelle-Écosse, avait froid et était accablé de fatigue, incapable de faire un pas de plus. Lorsque l'hélicoptère de recherche l'a repéré et s'est mis en vol stationnaire au-dessus de lui, Justin s'est assis quelques secondes puis s'est laissé retomber sur le dos, complètement épuisé par sa dure épreuve. S'il était resté perdu quelques heures de plus, l'issue des recherches aurait pu être tragique.

Justin s'est égaré à proximité d'un terrain de balle situé tout près de la maison de ses parents, entre neuf heures et neuf heures et demie, le matin du 7 juin 2003. Des voisins ont cru remarquer aussi l'absence de leur gros chien et ont pensé qu'il était avec l'enfant. Premier indice, en début d'après-midi : on retrouve les bottes de Justin, embourbées dans la vase. Tout indique que le petit s'est vu pris et a simplement quitté ses bottes et continué de marcher en s'éloignant du terrain de balle.

Les équipes de R-S passent à l'action

Plusieurs groupes de R-S se mobilisent et organisent une recherche coordonnée. On y trouve des membres de l'ACSRA de Yarmouth, des équipes de R-S au sol de Yarmouth et de Barrington, de la GRC et des services d'incendie de Pubnico, ainsi que des travailleurs paramédicaux et des bénévoles de la localité. La recherche de Justin se fera depuis les airs et au sol.

Le ministère provincial des Ressources naturelles met immédiatement un hélicoptère au service des chercheurs et deux observateurs de l'ACSRA, Becky Cottreau et Cliff Gavel, montent à bord pour tenter de repérer l'enfant du haut des airs. Après une heure de vol et d'observation infructueuse, on commence une recherche par quadrillage à l'ouest de Pubnico. Vers 15 h 35, Cliff Gavel demande au pilote de faire un demi-tour et tous à bord poussent un grand soupir de soulagement en apercevant le gros chien à quelques pieds seulement du petit garçon qui est couché au pied d'un petit arbre.

Le coin étant trop accidenté pour permettre à l'hélicoptère de se poser, le pilote se met en vol stationnaire et signale à une équipe de chercheurs au sol de se diriger vers l'endroit. Enfin, l'équipe arrive et un sauveteur prend dans ses bras le petit Justin. En 10 minutes, tout le monde est de retour au terrain de balle. Les travailleurs paramédicaux examinent l'enfant de la tête aux pieds pour être tout à fait sûrs qu'il est en bon état. Plus tard, son père dira que Justin était fatigué, qu'il avait froid et souffrait d'une légère déshydratation mais que, à tout prendre, il se portait bien. Le papa a aussi remercié du fond du cœur, au nom de toute sa famille, les intervenants de R-S pour tous les efforts consentis afin de sauver le petit.

Le formation et la coordination ont sauvé la vie de Justin

Selon les déclarations de Becky Cottreau, membre de l'équipe de recherche : « Quelle



Un observateur à bord d'un hélicoptère de R-S retrouve Justin couché au pied d'un arbre, après plus de six heures perdu dans la forêt en Nouvelle-Écosse.

récompense incroyable aujourd'hui pour un membre de l'ACSRA! C'est vraiment là que mène toute notre formation. Je peux affirmer en toute honnêteté que le moment où nous avons pu identifier Justin avec certitude, et constater qu'il n'était pas gravement blessé, est le plus glorieux de mes 14 années de participation à l'ACSRA! ».

Cette intervention de R-S est un parfait exemple de bonne coordination entre les ressources de R-S au sol et aériennes en Nouvelle-Écosse. Elle montre les progrès immenses réalisés par tous les groupes pour en arriver à un service de recherche harmonisé, afin de sauver la vie d'autrui.

Ne ratez pas SARSCÈNE 2003 À Kingston (Ontario) du 15 au 18 octobre

- Plus de 70 exposés
- Plus de 50 stands d'exposition
- Jeux et démonstrations de R-S

Organisé conjointement par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, la Police provinciale de l'Ontario et l'Association des bénévoles en recherche et sauvetage de l'Ontario.



RECHERCHE
ET
SAUVETAGE



SEARCH
AND
RESCUE

Renseignements : www.snrs.gc.ca
1 800 727-941

SARSCÈNE 2003

du 15 au 18 octobre 2003, à Kingston (Ontario)

www.snrs.gc.ca

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et la Police provinciale de l'Ontario présentent le 12^e Congrès annuel de R-S, avec l'aide de l'Association des bénévoles de R-S de l'Ontario.

INSCRIPTION AU CONGRÈS

Nom	Titre		
Organisme			
Adresse			
Ville	Prov.	Pays	Code postal
Tél.	Télec.	Courriel	

BANQUET DE REMISE DES PRIX

- ☐ J'assisterai au banquet de remise des prix le samedi 18 octobre
- ☐ Je serai accompagné(e) de ____ invité(s)
- ☐ Végétarien(ne)
- ☐ Allergie aux _____

JEUX SARSCÈNE

Nom de l'équipe :

Équipiers : (4 par équipe*)

1

2

3

4

* tous les membre d'équipe doivent s'inscrire

JEUX CANINS

Nom de l'équipe cynophile :

Équipiers : (maître-chien et chien*)

1

2

* le maître-chien doit s'inscrire

FRAIS D'INSCRIPTION

Congrès	Frais	Nombre	Total
Jusqu'au 31 août	90 \$ x	_____	_____
Après le 31 août	125 \$ x	_____	_____
Banquet	35 \$ x	_____	_____
		Total	_____

POUR TOUT RENSEIGNEMENT SUPPLÉMENTAIRE, VEUILLEZ CONTACTER :

Inscription Lynn Tremblay
(613) 996-4737 ou 1 800 727-9414
ltremblay@snrs.gc.ca

Jeux Carole Smith
(613) 996-3727 ou 1 800 727-9414
csmith@snrs.gc.ca

Salon Tina Bouchard
professionnel (613) 992-8215 ou 1 800 727-9414
tbouchard@snrs.gc.ca

MODE DE PAIEMENT

Les chèques ou mandats doivent être faits à l'ordre de SARSCÈNE. Nous devons recevoir toutes les annulations d'inscription par écrit. Les annulations reçues après le 30 septembre 2003 ne seront pas remboursées.

Paiement par : ☐ chèque/mandat (ci-joint) ☐ MasterCard ☐ Visa

N° de carte : _____ Date d'expiration : _____

Nom du détenteur : _____ Signature : _____

ATELIERS PRÉ-CONGRÈS

Pour en savoir davantage sur les ateliers pré-congrès, consultez le Site Web de SARSCÈNE (www.snrs.gc.ca/site/SARScene/workshop/index_f.asp) ou appelez-nous au 1 800 727-9414.

IMPORTANT — Les instructeurs sont responsables des inscriptions et paiements pour leurs ateliers. Prière de contacter vos instructeurs avant le congrès pour vous assurer qu'il n'y a pas de changement à l'horaire.

ENVOYER CE FORMULAIRE À :

Lynn Tremblay
Inscription SARSCÈNE 2003
Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
Téléc. : (613) 996-3746

